

## ”Det var ett äventyr” – en studie om livet som flottare efter Piteälven

Linda Norén





## "Det var ett äventyr"

– en studie om livet som flottare efter Piteälven

*"It was an adventure"*

*– a study of the life as log driver along Piteälven*

Linda Norén

**Handledare:** Lars Östlund, SLU, Inst för skogens ekologi och skötsel

**Bitr. handledare:**

**Examinator:** Ann Dolling, SLU, Inst för skogens ekologi och skötsel

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** Avancerad nivå A2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i skogsvetenskap vid inst för skogens ekologi och skötsel

**Kursansvarig inst.:** Inst för skogens ekologi och skötsel

**Kurskod:** EX0912

**Program/utbildning:** Jägmästarprogrammet

**Utgivningsort:** Umeå

**Utgivningsår:** 2019

**Omslagsbild:** Arne Bergh

**Serietitel:** Examensarbeten / SLU, Institutionen för skogens ekologi och skötsel

**Delnummer i serien:** 2019:2

**ISSN:** 1654-1898

**Elektronisk publicering:** <https://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Flottning, kvinnor i flottningen, skogsarbetare, intervjuer, skogshistoria /  
*Floating of timber, women in timber floating, loggers, interviews, forest history*

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för skogsvetenskap

Institutionen för skogens ekologi och skötsel

I denna rapport redovisas ett examensarbete utfört vid Institutionen för skogens ekologi och skötsel, Skogsvetenskapliga fakulteten, SLU. Arbetet har handletts och granskats av handledaren, och godkänts av examinator. För rapportens slutliga innehåll är dock författaren ensam ansvarig.

*This report presents an MSc/BSc thesis at the Department of Forest Ecology and Management, Faculty of Forest Sciences, SLU. The work has been supervised and reviewed by the supervisor, and been approved by the examiner. However, the author is the sole responsible for the content.*

# FÖRORD

Detta examensarbete om flottningen i Piteälven har utförts inom Jägmästarprogrammet vid Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) i Umeå. Examensarbetet omfattar 20 veckors heltidsstudier, vilket motsvarar 30 högskolepoäng.

Mitt intresse för flottning väcktes av min morfar. År 1945 började han som 15-åring i flottningen i Svärdälven, en älv som ingick i Byskeälvens flottledssystem. Där arbetade han till och från under de följande tio flottningssäsongerna. Morfars berättelser och upplevelser av flottningsarbetet och flottarnas speciella livsstil fascinerade mig. Det var hans skildringar som gav mig inspiration till att ta reda på mer om flottningen i denna region utifrån flottningsarbetarnas perspektiv i mitt examensarbete. Att det just var Piteälven som blev mitt studieområde beror främst på att jag har starka kopplingar till det vattendraget och att jag där har sett många spår av flottningsverksamheten. Dessutom är Piteälven en av de sista älvarna som flottades i Sverige, vilket innebär att det idag finns personer kvar i livet som kan berätta om sina upplevelser av flottningen.

Först och främst vill jag framföra ett stort tack till min handledare Lars Östlund, professor vid institutionen för skogens ekologi och skötsel på SLU. Det intresse och engagemang som han har visat för mitt arbete under arbetsprocessen har varit väldigt betydelsefullt. Han har delgivit mig många användbara råd samtidigt som han har gett mig utrymme till egna reflektioner. Jag vill även tacka Skogshögskolans studentkår och fonden Tor Johanssons minne för deras ekonomiska bidrag.

Tack till personalen vid Folkrörelsernas arkiv i Norrbotten som hjälpte mig att finna de historiska källmaterialen som jag behövde från Pite Älvs Flottningsföreningsarkiv. Valton Öhlund, tack för att jag fick besöka din flottningsutställning i Böle. Besöket gav mig en värdefull inblick i hur virkessorteringen vid skiljet i Böle utfördes. Jag vill även tacka alla personer som har bidragit med konstruktiva synpunkter till arbetet eller som jag har kunnat diskutera mina tankar och idéer med.

Jag vill också rikta ett stort tack till alla som har tipsat mig om personer att intervjua. Utan er hjälp hade det varit svårt att få kontakt med dessa informanter.

Slutligen vill framföra ett varmt tack till informanterna som har gjort detta examensarbete möjligt. Anita Karlsson, Arne Bergh, Dick Öhman, Irma Johansson, Karl-Erik Burman, Kent Larsson, Mats Renberg, Mauritz Larsson, Nils Johansson, Roger Sjögren, Roger Öhman, Rune Karlsson, Stig Brännvall, Sture Boman och den anonyma kvinnan från Arvidsjäurs kommun. Jag är väldigt tacksam för intervjustunderna med er och att ni öppenhjärtligt delade med er av era minnen och erfarenheter. Ett särskilt tack vill jag tillägna informanterna som har låtit mig ta del av deras privata fotografier eller annan privat dokumentation från flottningen.

Umeå den 12 april 2019

Linda Norén

# SAMMANFATTNING

Flottning av virke i större skala inleddes i samband industrialiseringen i början av 1800-talet och ändå fram till slutet av 1960-talet var flottningen det dominerande och mest ekonomiska transportmedlet för virke. Succesivt tog lastbilarna över och flottningen avvecklades. Flottningen har haft en stor betydelse för de personer som har bott vid vattendragen i Norrlands inland. För många personer var flottningen inte bara ett yrke utan även en livsstil.

Det övergripande syftet med detta examensarbete var att ta reda på hur livet var som flottare efter Piteälven i Norrbottens län mellan åren 1942 – 1982. I studien ville jag även lyfta fram kvinnans insats och betydelse för flottningsverksamheten. Källmaterialet samlades in genom kvalitativa intervjuer av före detta flottare och kockor, genom studier av historiskt källmaterial samt genom en litteraturstudie.

Flottningen var ett tungt arbete med många riskmoment och bristfällig säkerhet. Från 1940-talet arbetade informanterna alla dagar i veckan, minst 10 timmars arbetspass till en undermålig lön. De övernattade i tält och möjligheterna att åka hem under flottningssäsongerna var begränsade. Mathållningen sköttes av en manlig kock som kallades ”gnistrare”, men på 1950-talet övertog kocklagen och kockorna det ansvaret. Under 1960-talet arbetade de flesta informanterna fem dagar i veckan, 8 timmar per dag. Under samma tidsperiod ökade möjligheten att sova i kojor och flytvästen introducerades. På 1970-talet började informanterna dagspendla och kocklagen avvecklades. Denna förändringsprocess av flottarnas arbets- och levnadsförhållanden innebar en förbättrad arbetsmiljö för flottarna.

Stämningen och sammanhållningen inom flottarlagen karakteriserades av laganda, tillit, respekt och roliga påhitt. Efter att flottningen lades ner behöll ett fåtal informanter regelbunden kontakt med några flottarkamrater. Flottningen har påverkat de flesta av informanternas liv på något sätt och alla informanter erhöll erfarenheter och lärdomar från flottningen som de har haft nytta av senare i livet. Mitt intryck var att kamratskapet inom flottarlagen hade lämnat det starkaste avtrycket hos mina informanter.

Det var inte vanligt att kvinnor flottade virke i Piteälven men däremot hade de en viktig roll i flottningen som kokerskor, både i hemmet och i flottningens kocklag. Kockan bemöttes med vänlighet och respekt och min uppfattning var att kockans arbetsinsats var mycket viktig. En sådan uppfattning fanns också om kockan i skogsbruket, som även hade liknande arbetsuppgifter och arbetsförhållanden som kockan i flottningen.

Flottningen i Piteälven har inte enbart varit en viktig inkomstkälla för flottarna utan något mycket mer än så. Generellt var flottningen ett riskfyllt och krävande yrke men det var också ett arbete som skapade starka sociala band mellan flottarna. Det var inte enbart männen som bidrog till flottningsverksamheten, kvinnan var också betydelsefull. Flottningsepoken i Piteälven är över men flottarnas avtryck från den tiden finns kvar och förhoppningsvis kan denna studie bidra till att dessa avtryck och denna historiska verksamhet inte glöms bort.

Nyckelord: Flottning, Kvinnor i flottningen, Skogsarbetare, Intervjuer, Skogshistoria

## ABSTRACT

Large scale logging and timber floating started as a consequence of the industrialization in the early 1800s and until the end of the 1960s, floating was the most dominant and economical means of transport for timber. Gradually the trucks took over and the timber floating was phased out. The timber floating has been of great importance to the people who have lived by the waters in the interior of northern Sweden. For many people, floating wasn't just a profession, but also a lifestyle.

The overall purpose of this thesis was to investigate how life was as a log driver after the river Piteälven in the county of Norrbotten, between 1942 – 1982. In the study, I also wanted to highlight women's contribution and importance to the timber floating activity. The records was collected through qualitative interviews of former log drivers and female timber floating cooks, through historical record studies and through a literature study.

Timber floating was heavy work with risky moments and inadequate security. In the 1940s, the informants worked seven days a week, at least 10 hour days with a poor salary. They slept in tents and the possibilities to go home during the floating seasons were limited. The cooking was handled by a male cook called "gnistrare", but in the 1950s cooking teams and female cooks took over this responsibility. During the 1960s, most informants worked five days a week, 8 hours a day. During the same period, the opportunity to sleep in cabins increased and life jackets was introduced. In the 1970s, the informants began to commute and the cooking teams was phased out. This process of change for log drivers working- and living conditions improved the work environment for log drivers.

The social atmosphere and cohesion within the log driver teams was characterized by team spirit, trust, respect and practical jokes. After the timber floating was decommissioned, a few informants kept regular contact with some log driver comrades. The timber floating has affected most of the informant's lives in some way and all informants received experiences and lessons from the timber floating, that they have benefited from later in life. My impression was that the friendship within the log driver teams had left the strongest impression on my informants.

It wasn't common for women to float timber in Piteälven, but they had an important role in timber floating as cooks, both in the home and in the cooking teams. The female cook was treated with kindness and respect and in my opinion, the work of the female cook was very important. Such opinion was also found about the female forestry cook, who also had similar duties and working conditions as the female timber floating cook.

Timber floating in Piteälven hasn't only been an important source of revenue for the log drivers, but something much more. Generally, floating was a risky and demanding profession, but also a job that created strong social bands between the log drivers. It wasn't only men who contributed to the floating activity, women also had an important role. The floating era in Piteälven is over, but the log drivers imprints from that time remains and hopefully this study can contribute to the fact that these imprints and this historical activity aren't forgotten.

Keywords: Timber floating, Women in timber floating, Loggers, Interviews, Forest history

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD .....	1
SAMMANFATTNING .....	2
ABSTRACT .....	3
1. INLEDNING .....	6
1.1. Syfte och frågeställningar .....	7
2. MATERIAL OCH METODER .....	8
2.1. Studieområde .....	8
2.2. Intervjuer .....	9
2.2.1. Urval av informanter .....	9
2.2.2. Presentation av informanter .....	9
2.2.3. Intervjuteknik .....	12
2.2.4. Genomförande av intervjuer .....	13
2.2.5. Osäkerheter med att använda intervjuer som insamlingsmetod.....	14
2.3. Analys av källmaterialet från intervjuerna .....	14
2.4. Analys av det historiska källmaterialet.....	15
3. RESULTAT .....	17
3.1. Hur flottningen gick till och hur den utvecklades .....	17
3.1.1. Förändringen av de allmänna flottledernas längd, flottade virkeskvantiteter och antalet dagsverken från år 1942 .....	19
3.1.2. Flottarlaget .....	21
3.1.3. Förberedelser inför och efter flottningssäsongen.....	22
3.1.4. Från stående skog till virke i flottlederna.....	24
3.1.5. Flottningens arbetsprocess .....	25
3.1.6. Virkessorteringen vid skiljet i Böle .....	27
3.2. Flottarnas arbets- och levnadsförhållanden .....	29
3.2.1. Arbetstider.....	29
3.2.2. Lön .....	30
3.2.3. Säkerhet.....	31
3.2.3.1. Det mest riskfyllda arbetsmomentet.....	32
3.2.3.2. Sprängningar .....	32
3.2.3.3. Olyckor.....	33
3.2.3.4. Flytvästar.....	34
3.2.4. Boende och transport .....	35
3.2.5. Mathållning och kost.....	36



3.3. Den sociala relationen mellan flottarna .....	38
3.3.1. Sammanhållningen och stämningen i flottarlagen .....	38
3.3.2. Laganda.....	39
3.3.3. Hyss och påhitt.....	39
3.3.4. Relationen till flottarkollegorna efter flottningsepokens slut .....	40
3.4. Flottningens avtryck hos flottarna .....	40
3.5. Kvinnans roll i flottningen.....	42
3.5.1. Kvinnor i älv- och bäckflottningen .....	42
3.5.2. Kvinnans matlagning - i hemmet och i flottningens kocklag .....	42
3.5.2.1. Kockans arbetsförhållanden och arbetsuppgifter .....	42
3.5.2.2. Flottarnas bemötande och uppskattning av kockan.....	45
4. DISKUSSION .....	47
4.1. Stora likheter mellan flottningsarbetet i Piteälven och i andra älvar i Sverige .....	47
4.2. Utvecklingen av flottarnas arbets- och levnadsförhållanden.....	48
4.2.1. Arbets- och levnadsförhållandena i flottningen i Ångermanälven – en jämförelse	50
4.3. Starka sociala band mellan flottarna.....	50
4.4. Mestadels positiva avtryck från flottningen .....	52
4.5. Kvinnor i flottningen .....	53
4.5.1. Kvinnans betydelsefulla roll som kocka .....	53
4.6. Flottningens värde för lokalbefolkningens försörjning och för samhället.....	54
4.7. Tankar kring metoderna som användes för insamling av källmaterial.....	56
4.8. Slutsats.....	57
5. REFERENSER.....	58
5.1. Litteratur .....	58
5.2. Opublicerat material .....	61
5.2.1. Offentliga arkiv .....	61
5.2.2. Privata arkiv .....	61
5.3. Intervjuer .....	62
5.4. Officiella tryck.....	62
5.5. Filmer.....	63
5.6. Utställningar .....	63
6. BILAGOR .....	64
6.1. Bilaga 1 .....	64
6.2. Bilaga 2.....	67
6.3. Bilaga 3.....	70

# 1. INLEDNING

Att nyttja de svenska vattendragen till att transportera skogsprodukter är en gammal företeelse (Lindberg 1983). Exakt när det första flottgodset framfördes är inte med bestämdhet känt, men i primitiva former har flottning med all sannolikhet förekommit så länge som mänsklig kultur har funnits i vårt land (Winberg 1944). Flottning i en större skala förmodas ha sammanfallit med gruvdriftens införande och utvecklande i Sverige under 1300- och 1400-talen. Det är däremot säkerställt att gruvvirke flottades av Stora Kopparbergs bergslag i Dalälven till Falu koppargruva på 1600-talet (Nordquist 1959). Det dröjde till slutet av 1600-talet innan flottning blev vanligt förekommande i de norra delarna av landet. Då var det främst tjärtunnor, träkol, mastträd och annat skeppsvirke som transporterades på vattendragen genom fastflottning, där flottgodset bands samman och flottades ner längs vattendragen (Johansson 2007).

I samband med industrialiseringen i västra Europa i början av 1800-talet ökade efterfrågan på virke. Denna efterfrågan blev startskottet till skogsbolagens omfattande exploatering av de norrländska skogarna under mitten av 1800-talet (Arpi 1959). En timmerfront drog då fram genom det norrländska landskapet och stora mängder grovt timmer avverkades (Ekelund & Hamilton 2001). Det avverkade virket flottades sedan till sågverksindustrierna vid kusten för att vidareförädlas eller skeppas vidare ut i Europa. Under perioden 1842-1846 flottades och exporterades närmare 190 000 bjälkar och 657 000 plank och bräder enbart från Norrbotten (Johansson 2007). Flottningsverksamheten i landet fortsatte att expandera och ändå fram till slutet av 1960-talet var flottningen det dominerande och mest ekonomiska transportmedlet för virke i Norrland, Dalarna och Värmland (Henriksson 2004). När flottningen hade sin storhetsepok under 1930- och 1940-talen var den totala längden av de allmänna flottlederna i Sverige 33 000 km, vilket är dubbelt så långt som det Svenska järnvägsnätet är idag (Ekelund 2000).

När en ny transportlösning för virke introducerades på 1950- och 1960-talen (Henriksson 2004) i samband med vägnätets utbyggnad, var flottning inte längre det mest lönsamma alternativet (Henriksson 1980). När virke flottades kunde det ta flera månader att transportera virket till industrierna men när lastbilar övertog virkestransporterna kunde virket fraktas dit direkt, utan hänsyn till årstider och vattenstånd. En effektivare transport tillsammans med minskade kostnader för barkning och sjunkningsförluster, gjorde att den totala transportkostnaden för flottning blev högre jämfört med lastbilstransporterna (Törnlund 2000). Dessutom medförde lastbilstransporterna ett mindre kapitalbindande lager samt enklare och enhetligare hantering vid industrin (Embertsén 2000). Lastbilarna tog över och flottningen avvecklades. År 1991 var sista året som det flottades i Sverige, på Klarälven i Värmland (Henriksson 2004). En betydelsefull skogshistorisk epok var över och likaså en del av vår kultur (Henriksson 2004).

Flottningen har under årens lopp haft en stor betydelse för de personer som har bott vid vattendragen i Norrlands inland (Henriksson 1980), både direkt genom ökade arbetstillfällen och även indirekt genom ökat välstånd i bygderna (Lindberg 1983). Det är även viktigt att poängtera att lokalbefolkningen och dess arbetsinsats också har haft en stor betydelse för flottningsverksamheten. Utan deras prestationer skulle virket aldrig ha nått industrierna (Törnlund 2000). Fram till andra världskriget var flottarna en lågt värderad grupp i samhället

(Henriksson 1980; Olls 1981) och sällan fick de någon större uppskattning för sin enorma arbetsinsats. Om än uppskattningen mestadels var låg, har flottarna alltid varit en stolt yrkesgrupp som har varit medveten om att deras arbete var av stort värde (Henriksson 2004).

I dikter och visor omgärdas flottningen ofta av myter och romantik (Henriksson 2004) men dessa förmedlar inte en helt sanningsenlig bild av det stundtals hårda och riskfyllda yrket (Olls 1981; Ekelund 2000). För många personer var flottningen inte bara ett yrke utan även en livsstil (Henriksson 2004). En livsstil som lockade ett flertal flottare att återkomma till vattendragen år efter år (Lindberg 1983). Den typiska flottaren skildras ofta som en storsvuxen man med väderbitet ansikte som rider på timmerstockar nedför skummande forsar och charmar det oskuldsfulla kvinnfolket (Olls 1981). Denna slentrianmässiga beskrivning kan många gånger leda till förutfattade meningar om flottaren och flottningsarbetet. Oftast är det endast det manliga könet som får stå i rampljuset när flottning omnämns. Något som inte belyses lika starkt är att det även fanns kvinnor som har arbetat inom flottningsverksamheten (Henriksson 1980).

Idag finns det inte mycket vetenskaplig dokumentation om flottningsarbetarnas upplevelser och om ett par årtionden kommer det inte att finnas många personer som kan besvara frågorna gällande flottningen och hur livet som flottare egentligen var. Då kommer det endast vara skriftliga källor, bilder och spår i naturen som vi kan hänvisa till. Händelser som förklaras och beskrivs av personer ger ofta den mest levande avbildningen. Därför är det viktigt att nu, medan minnena ännu finns kvar, dokumentera och bevara skildringarna om denna livsstil, kultur och historiska verksamhet utifrån arbetarnas perspektiv.

## **1.1. Syfte och frågeställningar**

Det övergripande syftet med mitt examensarbete var att ta reda på hur livet var som flottare efter Piteälven i Norrbottens län under den senare delen av Piteälvens flottningsepok, nämligen mellan åren 1942 – 1982. Det område som främst studerades var Piteälvens huvudfåra mellan sjön Tjeggelvas och byn Böle. I studien ville jag även att lyfta fram kvinnans insats och betydelse för flottningsverksamheten. Genom kvalitativa intervjuer sattes intervjupersonernas berättelser och upplevelser i fokus. En analys av historiskt källmaterial som rör flottningen i detta område genomfördes också för att kontextualisera det kvalitativa materialet.

Mer specifikt ville jag besvara följande frågeställningar:

1. Hur gick flottningen till i detta område och hur utvecklades den?
2. Hur var flottarnas arbets- och levnadsförhållanden?
3. Hur var den sociala relationen mellan flottarna?
4. Vilka avtryck har flottningen lämnat hos flottarna?
5. Vilken roll hade kvinnan i flottningen?

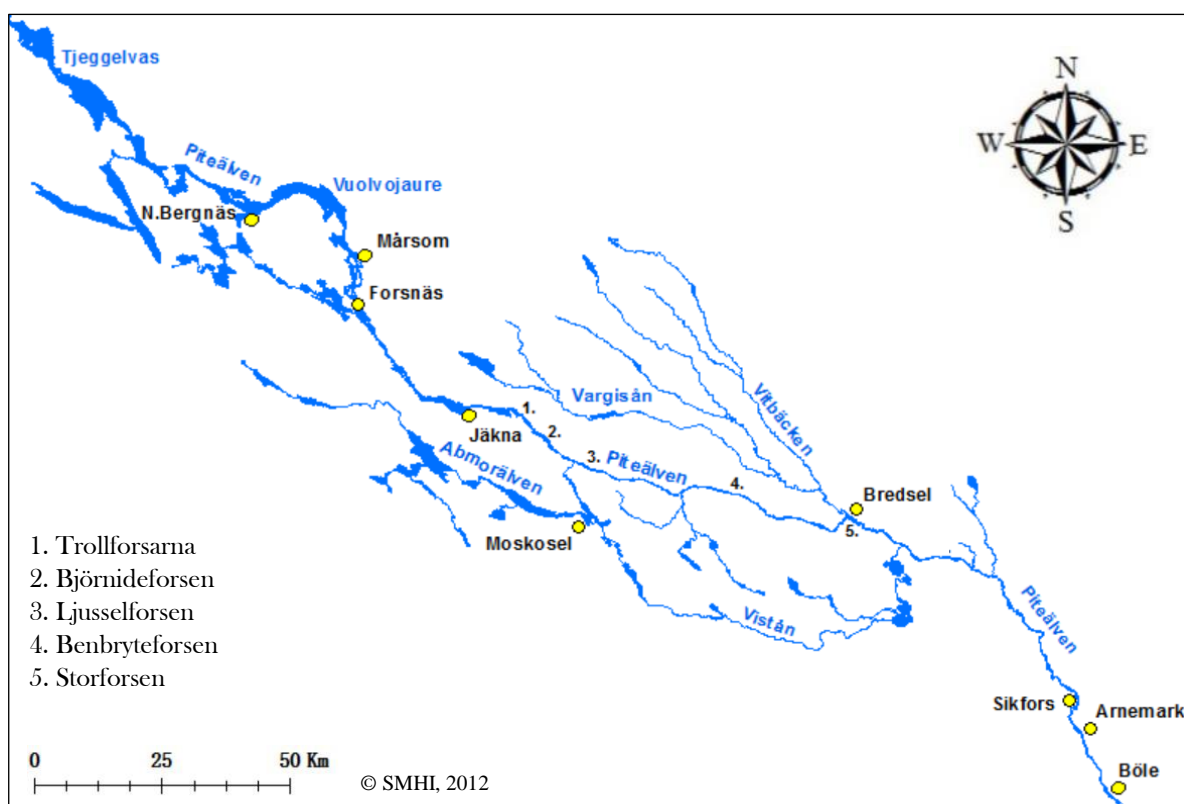
I diskussionen ville jag också sätta in områdets flottningshistoria i ett större perspektiv genom att koppla flottningen till den rådande samhällssituationen i den regionen från slutet av 1800-talet och framåt samt genom att jämföra flottningen i Piteälven med flottningen i andra älvar i Sverige.

## 2. MATERIAL OCH METODER

Källmaterialet till denna studie inhämtades på tre olika sätt. Den största delen av källmaterialet erhöles genom kvalitativa intervjuer av personer som har flottat eller som har varit kockor vid Piteälven under den aktuella tidsperioden. Jag har även studerat historiska källmaterial från privatpersoner och från Pite Älvs Flottningsföreningsarkiv vid Folkkrörelsernas arkiv i Norrbotten, beläget i Luleå. De historiska källmaterialen refereras på följande sätt i texten: (FAN, PF, Ser. B, Vol. T). I parentesen anges först arkivnamn, sen serie eller motsvarande och därefter volym eller motsvarande. De fullständiga arkivreferenserna finns under opublicerat material i referenslistan. För att kunna få en bredare förståelse över hur flottningsarbetet gick till i Piteälven genomförde jag också en litteraturstudie. Till den användes material från bibliotek, internet och privatpersoner.

## 2.1. Studieområde

Piteälven är en av Sveriges fyra nationalälvar och ligger i Norrbottens län. Älven har sitt källflöde i närheten av den norska gränsen vid glaciären Sulitelma i Arjeplogsfjällen och mynnar ut i Bottenviken en bit ifrån Piteå. Det är en sträcka på nästan 40 mil (Världsnaturfonden 2007). Studieområdet utgjordes av de allmänna flottlederna i Piteälven som fanns registrerade år 1942. Detta var i stort sett samma flottleder som fanns år 1963 (Figur 1). Störst fokus var på huvudflottleden mellan sjön Tjeggelvas och byn Böle som ligger cirka två mil från älvens utlopp. Även biflottlederna Abmorälven och Varjisån berördes.



**Figur 1.** Bearbetad karta över studieområdet baserat på ”Pite älvs allmänna flottleder år 1963”. Vissa flottleder, sjöar, forsar och byar finns namngivna. Källa: FAN, PF, Ser. A, Vol. S.

## **2.2. Intervjuer**

Intervjuer är ett sätt att samla in data om händelser och företeelser. Det är en ”indirekt” metod där man tar del av andra personers iakttagelser för att få tag i redan insamlad och bearbetad information. På så vis fås en sammanfattande bild av ett stort antal observationer (Ekholm et al. 2002). Det finns olika varianter av intervjuer. För dokumentation av människors upplevelser och livsvärld används kvalitativa intervjuer (Patel & Davidson 2011). Genom denna metod kommer informantens subjektiva intryck och värderingar fram (Ekholm et al. 2002). Det finns två typer av kvalitativa intervjumetoder, semistrukturerad och ostrukturerad. Jag valde att genomföra semistrukturerade intervjuer, vilket innebär att den som intervjuar utgår ifrån en lista med frågor och teman. Den som blir intervjuad har då full frihet att formulera svaren på egen hand. Följdfrågorna som ställs är inte formulerade i förväg utan baseras på informantens svarar (Ekholm et al. 2002).

### **2.2.1. Urval av informanter**

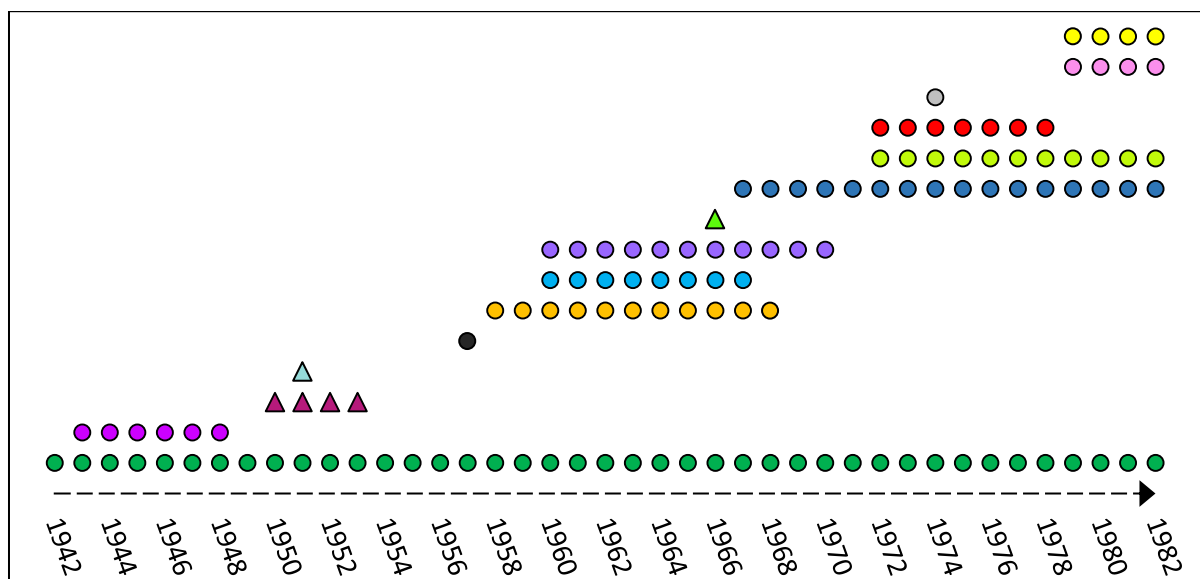
En av urvalsmetoderna som användes för att identifiera informanter benämner Trost (2010) som ett ”bekvämlighetsurval”, vilket är en vanlig och funktionell metod att använda sig av. Detta innebär att jag har annonserat om min studie på sociala medier och frågat mig fram för att få tag på lämpliga personer att intervjuas. Ett sådant urval ger inte ett representativt urval ur en statistisk mening men oftast är det inte intressant vid kvalitativa intervjuer (Trost 2010). Avsikten med kvalitativa intervjuer är inte att jämföra enheter utan att få tillgång till händelser och handlingar som är relevanta för studiens syfte och frågeställningar (Ryen 2004). Jag har även använt mig av en urvalsmetod som kallas ”snöbollsmetoden” (Trost 2010), där jag efter varje intervju har frågat informanten om den känner till någon annan person som har varit med och flottat i Piteälven eller som varit kocka och som skulle kunna tänkas bli intervjuad. Denna urvalsmetod har varit väldigt värdefull eftersom det är främst genom denna metod som jag har hittat mina intervjupersoner.

I urvalet för kvalitativa intervjuer är det viktigt att försöka få ut en sådan stor variation som möjligt inom den homogena grupp som skall studeras (Trost 2010). Jag har därför eftersträvat att intervjuas personer som har arbetet i flottningen under olika tidsperioder, personer som har haft olika arbetsuppgifter och personer som har flottat olika sträckor av Piteälvens huvudfåra.

Storleken på urvalet är en omdömesfråga och ofta svårt att fastställa i inledningsfasen av ett arbete. Ett stort urval leder nödvändigtvis inte till mer eller bättre data. Under studiens lopp ser man ofta om det finns behov av nya och fler intervjupersoner för att göra studien mer komplett (Ryen 2004).

### **2.2.2. Presentation av informanter**

I denna studie intervjuades 12 män och 3 kvinnor. Männen är mellan 56 och 91 år och har deltagit i flottningen i Piteälven under perioden 1942-1982 (Figur 2). Kvinnorna som intervjuades har arbetat som kockor åt flottarna vid Piteälven på 1950- och 1960-talen (Figur 2) och är mellan 74 och 82 år.



**Figur 2.** Tidsperioder då de manliga (cirklar) och kvinnliga (trekanter) intervjupersonerna har arbetat i flottningen. Varje färg motsvarar en intervjuperson.

Alla intervjupersoner är hemmahörande i Norrbottens län och de allra flesta i Arvidsjaur kommun. Nedan följer en mer detaljerad presentation av informanterna.

**Arne Bergh**, 76 år, boende i Arvidsjaur. Han har vuxit upp i Varjisträsk, en by ca 5 mil väster om Arvidsjaur. Han började i flottningen när han var 18 år (1960) och arbetade i ungefär åtta säsonger som bland annat stävare och bakroddare. Först flottade han i biflödet Varjisån, innan han övergick till huvudälven där han oftast började i Forsnäs. I tre säsonger följde han med ändå ner till Böle.

**Dick Öhman**, 74 år, uppvuxen och boende i Visträsk. Som 16 åring (1960) provade han på flottningen för första gången och fortsatte inom yrket i ungefär elva säsonger. Han har flottat i biflöderna Vistån och Abmorälven samt nästan hela huvudälven från sjön Vuolvojaure. Han har bland annat kört timmerbogserbåt, varit bakroddare, stävare och på land. Hans far har arbetat åt Pite Älvens Flottningsförening på heltid.

**Karl-Erik Burman**, 89 år, uppvuxen i Mårsom som ligger på norra sidan Piteälven, ca 5 km nedanför Lutton. Han bor numera i Arvidsjaur. Mellan 14 och 19 års ålder (1943-1948) arbetade han i flottningen mellan sjön Vuolvojaure och Trollforsarna som bland annat roddare och lossare av timmerbrötar.

**Kent Larsson**, 56 år, uppvuxen och boende i Arvidsjaur. Som 16 åring (1978) började han flotta och var med i fem säsonger mellan sjön Buoksjaure och Böle. Han har bland annat varit bomvakt, bakroddare och stävare. Både hans far och farbror har varit med i flottningen.

**Mats Renberg**, 61 år, uppvuxen i Moskosel och bor idag i Renträsk, ca 15 km öster om Arvidsjaur. När han var 17 år (1974) arbetade han i flottningen under en sommar och fick dels vara på land, i båtar, ute på timmerbrötar samt hjälpa till vid sprängningar. Han började flotta i biflödet Abmorälven för att sedan övergå till huvudälven mellan Forsudden och Bredsel.

**Mauritz Larsson**, 91 år, uppvuxen och boende i Akkajaur, ca 25 km nordväst om Moskosel. När han började i flottningen var han 15 år (1942) och han fortsatte att flotta i ungefär 40 säsonger till. Han startade i Norra Bergnäs och följde med till där biflödet Abmorälven mynnar ut i Piteälven, förutom de sista säsongerna då han följde med till Böle. Han har dels varit båtförare, bakroddare och ibland på land. Hans far var också flottare.

**Nils Johansson**, 56 år, uppvuxen i Moskosel och bor idag i Arvidsjaur. Första gången han flottade var han 17 år (1979) och därefter flottade han ytterligare tre säsonger. Han började flottningen i Jäkna och följde med till Böle. Han har bland annat varit roddare och stävare samt sett till att timret som låg i vältor på landavläggen i Jäkna och Ljusset hamnade i älven.

**Roger Sjögren**, 67 år, uppvuxen i Timfors, ca 25 km väster om Älvsbyn. Idag bor han i Arvidsjaur. Vid 16 års ålder (1967) började han flotta mellan Bredsel och Böle och han flottade varje år fram till 1982, förutom då han gjorde lumpen och ett år när han arbetade åt Vattenfall. Han körde bland annat motorbåt och hjälpte till i buntverket vid skiljet i Böle. Hans far var också flottare.

**Roger Öhman**, 69 år, uppvuxen i Storgranliden, ca 5 km söder om Långträsk i Piteå kommun. Idag bor han i Älvsbyn. Han började i Forsnäs och flottade ner till Böle. Första säsongen var han 25 år (1974) och därefter fortsatte han i sju säsonger till. Han har bland annat varit stävare och bakroddare samt varit med på en timmerbogserbåt i sjön Jäkna.

**Rune Karlsson**, 80 år, uppvuxen i Heden, ca 1 mil söder om Varjisträsk där han bor idag. Som 20 åring (1958) började han i flottningen och har flottat fram till slutet av 1960-talet. Han började med bäckflottning i Ljusbäcken, sedan flottade han i biflödet Abmorälven och därefter i huvudälven från sjön Vuolle Måskejaure till Granholmen. Han har dels varit på en spelbåt i sjön Vuolvojaure samt varit stävare och roddare.

**Stig Brännvall**, 75 år, uppvuxen i Korpikå, 2 mil norr om Kalix. Han bor idag i Harads. När han var 32 år gammal (1975) var han flottningsinspektör för hela Piteälven. Han har även erfarenheter från arbetet vid skiljet Vassholmen i Kalixälven, där han arbetade som 16 åring tillsammans med sin far.

**Sture Boman**, 83 år, uppvuxen i Utterträsk, ca 5 km från Auktsjaur. Han bor idag i Moskosel. Han började i flottningen vid 37 års ålder (1972) och flottade i sju säsonger. Oftast startade han i Forsnäs och följde med ändå till Böle i två säsonger. Fyra av dessa säsonger var han året runt anställd åt Pite Älvs Flottningsförening. Han har också kört timmerbogserbåt i sjön Jäkna samt varit båtförare och bakroddare.

**Anita Karlsson**, 74 år, uppvuxen i Norra Storfors, ca 5 km nordväst om Bredsel. Hon bor idag i Avaträsk, ca 4 km nordost om Visträsk. Vid 22 år ålder (1966) kockade hon i huvudälven mellan Moskosel och Bredsel. Både hennes pappa och bröder har arbetat i flottningen.

**Anonym kvinna**, 82 år, uppvuxen och boende i Arvidsjaur kommun. När hon var ca 12 år deltog hon och en annan jämnårig flicka i bäckflottningen mellan en större sjö och huvudälven.

Mellan 14 och 17 års ålder (1950-1953) kockade hon åt flottarna längs biflödet Varjisån. Hennes mamma har arbetat i timmerskogen.

**Irma Johansson**, 82 år, uppvuxen i Dalen som ligger i södra spetsen av Jokkmokks kommun, ca 7 km väster om Vitberget. Hon bor idag i Älvsbyn. Som 15 åring (1951) var hon hjälpkocka i Arnemark åt flottarna i huvudälven och året därpå var hon kocka i byn Njalle åt bland annat flottare i biflödena Vitbäcken och Varjisån. Flera i hennes familj har deltagit i flottningen eller varit kocka.

### 2.2.3. Intervjuteknik

Vid intervjuerna har jag utgått från två förberedda frågeformulär, ett till männen som har arbetat i flottningen (Bilaga 1) och ett till kvinnorna som har arbetat som kocka (Bilaga 2). Det vanligaste sättet att ställa upp ett frågeformulär är att inleda med generell information om informanten (McCracken 1988). Därefter fortsätter man med frågor som kopplar till syftet och frågeställningarna. Dessa frågor är till en början stora och öppna för att så småningom gå över till en mer djupgående karaktär. Denna teknik kallas ”tratt-tekniken”. Frågeformuläret brukar avslutas med att informanten har möjlighet att lägga till sådant som inte har berörts men som är av betydelse för informanten (Patel & Davidson 2011).

De öppna frågorna ska vara enkelt och konkret formulerade och eftersom öppna frågor kräver förklarande och utvecklande svar, bäddar det för kärnfulla citat som innehåller bilder och dramatik (Häger 2001). Detta resulterar i ett väldigt brett studiematerial där många intressanta skeenden, åsikter och mönster kan analyseras (Trost 2010). Med öppna frågor menas frågor som inleds med frågeorden: *Vad, Hur, Varför, Vem, När, Var*. Öppna frågor som bäddar för en uppföljningsfråga är att rekommendera (Häger 2001). Skulle istället slutna frågor användas, där svaret bekräftar eller förnekar (ja eller nej), kommer väldigt lite information att tillföras och det kan fort leda till att samtalet glider iväg i en annan riktning (Häger 2001). Det är också viktigt att inte ställa ledande frågor eftersom risken är stor att det kommer påverka informantens svar (Häger 2001; Patel & Davidson 2011; Ryen 2004).

Det är lättare för informanten att ge innehållsrika och personliga svar om den känner ett förtroende för intervjuaren. Förtroendet kan byggas upp på flera sätt. McCracken (1988) menar att samtalen innan intervjun påbörjas lägger grunden till förtroendet och därmed är avgörande för hur fortsättningen av intervjun kommer att gå. Eftersom jag är uppvuxen i samma del av Norrbotten som informanterna är jag välbekant med språket, kulturen och områdena som de beskriver. Ofta har vi också haft gemensamma bekanta eller haft en anknytning till samma platser. Detta har gjort att de inledande samtalen har varit väldigt intressanta och på så vis har ett starkt förtroende skapats som jag tror är svårt för en ”utomstående” att bygga upp.

Ett aktivt lyssnande under intervjun ökar också förtroendet. Enligt Häger (2001) är lyssnandet den viktigaste delen av intervjumetodiken. När informanten blir huvudpersonen i rummet (Häger 2001) visar det att intervjuaren är genuint intresserad av vad hen har att berätta (Patel & Davidson 2011). När informanten känner sig sedd har hen mycket lättare för att öppna upp sig och anförtro intervjuaren med sina tankar. Att ha ögonkontakt, nicka, ställa följdfrågor



eller säga små kommentarer som ”mm”, är några sätt att visa informanten att man lyssnar (Häger 2001). Genom detta kommer även informanten uppmuntras att berätta mer.

Tystnad kan ibland vara nyckeln till värdefull information. En ovan intervjuare kan känna ett visst obehag när en tystnad uppstår mitt i konversationen. Situationen kan kännas pressad, vilket skulle kunna leda till att intervjuaren blir stressad och därför fort ställer en ny fråga. Detta beteende kan avbryta en tankekedja hos intervjupersonen som kunna ha medfört en utveckling av hans tes (Trost 2010). Tystnaden är den del i en intervju där informanten ges tillfälle att tänka tillbaka och minnas intressanta bisatser och anekdoter (Häger 2001) och därför något som inte skall förbises.

#### **2.2.4. Genomförande av intervjuer**

De utvalda intervjupersonerna kontaktades först via telefon, där jag presenterade mig själv och förklarade syftet med min studie. Intervjupersonen fick sedan ge förslag på tid och plats för intervjun, samtidigt som jag såg till att inte lämna över ansvaret helt till informanten, vilket Trost (2010) påpekar är viktigt. Valet av plats har också en stor betydelse för intervjuens kvalitet. Ofta kan det vara en avvägning och de flesta platser har både för- och nackdelar. Det väsentligaste är att intervjun hålls i en ostörd miljö utan stressande faktorer samt att det är en plats där informanten känner sig trygg och bekväm (Trost 2010). De flesta intervjuerna genomfördes i informanternas hem, förutom fem stycken. De utfördes hemma hos mig, på informanternas arbetsplatser eller i en allmän lokal. Att alla intervjuer inte skedde i informanternas hem berodde på att det lämpade sig bättre för alla parter att vara på annan plats.

Intervjuens resultat beror till största delen på den som intervjuar (Ekholm et al. 2002) och därför var jag noga med att vara väl inläst på ämnet innan intervjuerna genomfördes. Innan intervjuerna hade jag försäkrat mig om att informanterna var medveten om studiens syfte och försökte belysa att just deras bidrag var viktig för mig att få ta del av. På så vis kan onödiga missförstånd undvikas (Ekholm et al. 2002).

Intervjuernas längd har varierat mellan en och två timmar vardera, vilket är en rekommenderad längd enligt Ryen (2004). Samtalen har med intervjupersonernas tillåtelse spelats in, eftersom det underlättar arbetet både under och efter intervjun (Trost 2010). Istället för att jag skulle koncentrera mig på att anteckna alla intervjusvar kunde jag fokusera på att lyssna, visa engagemang och ställa följdfrågor om det skulle behövas. Det enda som jag hade intention att anteckna var egna upplevelser, reaktioner och värderingar som inte kunde spelas in men som kunde vara värdefullt när intervjuerna skulle analyseras (Trost 2010). Efter intervjun finns allting lagrat och på så vis kan svaren transkriberas ordagrant. Dessutom ger inspelningarna möjlighet att förbättra min intervjuteknik eftersom jag i efterhand kan lyssna på mig själv och korrigera mina misstag till nästa intervju (Ryen 2004). En nackdel med att spela in kan vara att informanten blir nervös, vilket kan leda till att svaren blir hämmade (Häger 2001). En annan nackdel är att det kan bli mycket material att transkribera (Patel & Davidson 2011; Trost 2010).

Transkriberingen utfördes snarast möjligt efter intervjutillfällena eftersom ju längre tid som går mellan dessa två moment, desto större är sannolikheten att man glömmer väsentliga iakttagelser (Ryen 2004).

Efter att transkriberingen var gjord fattades några detaljer för att frågeställningarna skulle bli komplett. Därför kompletterades materialet med telefonintervjuer till några av informanterna.

### **2.2.5. Osäkerheter med att använda intervjuer som insamlingsmetod**

Det finns generellt några osäkerheter med att samla in källmaterial genom intervjuer. En osäkerhet är att det mänskliga minnet förändras med tiden och att vi vanligtvis minns mindre ju längre tid som förflutit mellan händelse och dokumentation (Rosander 1984). Detta gör att specifik fakta kan vara svår att minnas (Johansson 1994) och att minnena förskönas. En konsekvens av att inte komma ihåg detaljer blir att man omedvetet förvränger och fyller i bara för att få en logisk helhet (Rosander 1984). En annan osäkerhet är att det finns en risk att informanternas beskrivningar av upplevelser har påverkats av åsikter som de erhållit senare i livet, vilket medför att upplevelserna inte blir helt korrekta (Johansson 1994). Dessa osäkerheter har jag försökt hantera genom använda en komparativ analysmetod.

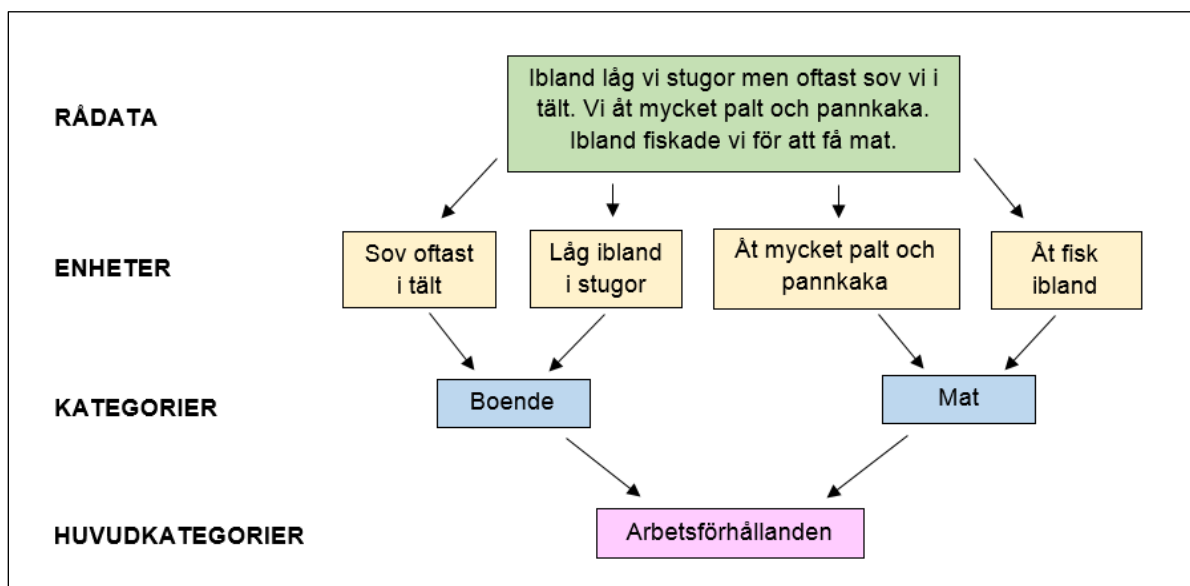
## **2.3. Analys av källmaterialet från intervjuerna**

För att analysera datat från intervjuerna användes en komparativ metod som kan liknas med en jämförelseprocess. Den går ut på att jämföra olika data mot varandra för att identifiera likheter och avvikelser. Finns det många likheter, det vill säga att om flera personer berättar samma sak oberoende av varandra, så är datat mest troligt sant (Rosander 1984). I jämförelseprocessen kommer datamängden att reduceras genom tre faser; 1) Slå samman data till enheter, 2) Sortera in enheterna till större kategorier, 3) Analysera avvikande exempel (Ryen 2004). En enhet definieras som ord, meningar eller avsnitt som kan läsas separat och som inte behöver något stöd från kompletterade information för att fungera som självständiga påståenden. Dessutom ska enheten kunna förklara eller beskriva en aspekt av studiens kontext (Ryen 2004).

I studien särskildes männens och kvinnornas uppfattningar och åsikter från varandra, vilket innebär att två separata jämförelseprocesser utfördes. Dessa inleddes efter att alla intervjuer var transkriberade. Först delades de transkriberade intervjuer (rådatat) upp till mindre delar (enheter) utifrån varje delfråga i frågeformulären. Till den första enheten skapades sedan en kategori med ett visst tema. Därefter kontrollerades nästa enhet. Om den speglade samma sak som den första enheten hamnade den i samma kategori, annars skapades en ny kategori med ett annat tema. Alla enheter i en kategori hör således till samma tema. För att strukturera kategorierna ytterligare skapades huvudkategorier med mer övergripande teman (Figur 3). Kategoriseringen och sorteringen förändrades under processens gång och de enheter som var svåra att kategorisera hamnade i en separat kategori med temat ”övrigt”. Processen fortsatte tills alla enheter var kategoriserade. Detta utmynnade i fem huvudkategorier. De fyra första huvudkategorierna är resultatet från jämförelseprocessen som baserades på data från intervjuerna med männen. Den sista huvudkategorin är till största delen resultatet av jämförelseprocessen där data från intervjuerna med kvinnorna användes, men innehåller också vissa inslag från jämförelseprocessen baserade på männens intervjuer. De fem huvudkategorierna har följande teman:

1. Hur flottningen gick till och hur den utvecklades
2. Flottarnas arbets- och levnadsförhållanden

3. Den sociala relationen mellan flottarna
4. Flottningsens avtryck hos flottarna
5. Kvinnans roll i flottningen



**Figur 3.** Jämförelseprocessen där rådata delades upp till självständiga enheter, för att sedan sorteras in i kategorier med olika teman och därefter i mer övergripande huvudkategorier.

För att i resultatet förtydliga hur många av informanterna av samma kön som hade en likadan uppfattning om de olika kategorierna, skapades följande definitioner utifrån en grov uppskattning:

- Ett fåtal = 0 – 25 % av informanterna har samma uppfattning
- Några = 26 – 50 % av informanterna har samma uppfattning
- Flera/många = 51 – 75 % av informanterna har samma uppfattning
- De flesta = 76 – 99 % av informanterna har samma uppfattning
- Alla = 100 % av informanterna har samma uppfattning

I vissa fall har jag i resultatet valt att redogöra för data som endast en informant delgav. Detta för att jag antingen ansåg att den informationen var viktig för helhetssynen, att den var central för att visa på olikheter eller för att vissa upplevelser helt enkelt är unika.

## 2.4. Analys av det historiska källmaterialet

För att komplettera källmaterialet från intervjuerna med fakta angående hur flottningen i Piteälven gick till, studerades historiska källmaterial från både offentliga- och privata arkiv. Vid Folkrorelsernas arkiv i Norrbotten analyserades material från Pite Älvs Flottningsföreningsarkiv. Från det arkivet undersöktes framförallt flottningsföreningens årsberättelser från år 1942 till år 1981, kartor, handlingar beträffande virkesmärkning och kojförsäljningar samt utlåtanden gällande utredningen om en ny distriktsindelning från år 1962. I samband med intervjuerna tillhandahöll några av informanterna källmaterial från

deras privata arkiv som bearbetades och sammanställdes. Det privata källmaterialet innehöll bland annat en film om flottningsarbetet i Piteälven från åren 1978-1982, kollektivavtal, flottade virkeskvantiteter och längden på det allmänna flottledssystemet i Piteälven. För att hitta uppgifter om hur sorteringsarbetet av virke vid skiljet i Böle fungerade, besökte jag en utställning i byn Böle som en privatperson anordnat och studerade det källmaterial som finns där.

### 3. RESULTAT

Resultaten som redovisas är huvudsakligen baserade på sammanställningen av intervjuerna från jämförelseprocesserna och resultatdelen följer därmed den struktur av teman som där utskildes.

Avsnitt 3.1 inleds med en redogörelse av resultatet från litteraturstudien om hur flottningen i Piteälven har utvecklats fram till år 1942. Syftet med redogörelsen är att ge en bakgrund till varför man började flotta i Piteälven samt för att beskriva flottledernas och flottningsorganisationens uppkomst och uppbyggnad. Viss information från det historiska källmaterialet och från litteraturstudien har också använts i andra delar av det avsnittet, för att tillföra betydelsefull fakta eller för att styrka informanternas berättelser. Den informationen redovisas i särskilda stycken och inleds med en tydlig hänvisning till källan, så att styckena kan särskiljas från resultatet av de sammanställda intervjuerna. För att kunna hålla en berättarstruktur och för att läsaren skall kunna följa en tidslinje, valde jag att väva in dessa stycken löpande i texten.

#### 3.1. Hur flottningen gick till och hur den utvecklades

Redan på 1500-talet, i samband med de första sågverkens tillkomst, bedrevs flottning i liten skala i Piteälven av privatpersoner (Lindberg 1983). På 1600-talet var tjära Sveriges tredje största exportprodukt (Johansson 2007) och i trakterna kring Älvsbyn var tjärbränning en stor verksamhet. Tjærtunnorna bands ihop och flottades ner längs Piteälven till kusten för vidare utskippning (Stenberg 2004). I slutet av 1700-talet blev flottning av virke vanligare i Norrbotten då den sågbara träråvaran började ta slut kring de lokala vattensågverken i inlandet. Först under den senare delen av 1800-talet tog flottningsverksamheten fart på allvar i Piteälven, när sågverksindustrierna expanderade vid kusten som en följd av den ökade efterfrågan på virke. Expansionen innebar att bland annat vattensågen i Bergsviken byttes ut mot en ångsåg år 1858 och samma utveckling inträffade år 1861 i Munksund (Johansson 2007). Kring år 1870 hade all eftertraktad skog avverkats och flottats ut från älvens nedre del. För att komma åt virket i inlandet var flottlederna tvungna att utvidgas. Till en början bekostades utbyggnationen genom att staten sålde rotstående skog till sågverksbolagen till starkt reducerade priser mot att bolagen gjorde vattendragen flottningsbara (Nordquist 1959; Wälivaara et al. 1988). I mitten av 1880-talet såldes en sådan miljonstämpling som fanns vid ett av Piteälvens biflöden, Varjisån, till bolaget Storfors AB. Bolaget förvärvade 1 250 000 träd för 1 kr och 20 öre per träd och åtog sig samtidigt att rusta upp Varjisån så att den gick att flotta (Johansson 1999). Efter år 1890 övertog staten ansvaret och kostnaderna för det fortsatta iordningställandet av flottlederna under ledning av en flottledsingenjör (Wälivaara et al. 1988). Iordningställandet innefattade bland annat rensning av vattendragen, fördjupning eller ny dragning av strömfåran, byggnation av ledkistor samt upprättande av dammar, byggnader och andra anläggningar (Nordquist 1959). I Piteälven fanns det mer flottningsanordningar jämfört med någon annan allmän flottled i Sverige på grund av älvens flacka stränder, många delningar och branta forsar (Stenberg 2004).

Storforsen i Bredsel var ett hinder för flottningen i Piteälven och detta var man tvungen att åtgärda för att flottning av virke ovanför Storforsen skulle bli lönsamt. I forsen fanns holmar

som blockerade vägen för virket och de besvärliga flottningsförhållandena medförde ett lägre rotvärde på skogen ovanför Storforsen. För att öka skogens värde utfördes rensningsarbete och flottledsbyggnationer mellan åren 1874-1878 för att åstadkomma en flottbar älvfåra (Figur 4). Resultatet av arbetet liknar till stor del Storforsens utformning idag (Öhman 1987). Förbättring- och underhållsarbeten av flottlederna kom att fortgå ändå till flottningsepokens slut (Törnlund 2000).



**Figur 4.** En illustration av Lars-Åke Karlsson på hur han trodde Storforsen såg ut innan den byggdes om till en flottbar älvfåra.

All flottning var till en början separatflottning, där varje virkesägare flottade ner sitt virke var för sig. När flottningsledningarna och flottningskvantiteterna ökade blev behovet av en gemensam organisation för flottningen allt större. År 1881 stiftade staten den Kungliga förordningen om allmän flottled och den Kungliga flottledsstadgan, där enskilda och allmänna flottleder särskildes (Lindberg 1983). På de enskilda flottlederna framförde endast en virkesägare sitt flottgod och denne var även ägare till vattendraget och marken runtomkring (Kinnman 1949). På de allmänna flottlederna hade däremot alla rätten att framföra flottgod. I förordningen fanns det angivet att flottningen i de allmänna flottlederna skulle förvaltas av en flottningsförening. År 1884 bildades Pite Älvens Flottningsförening av flottningsintressenterna i älvdalen (Lindberg 1983). Flottningsföreningens åtaganden bestod av administration, ekonomisk- och teknisk planläggning, anställning av arbetskraft, kontorsarbete samt att se till att flottningen, sorteringen och buntningen av virket fungerade (Winberg 1944). Kostnaderna för flottningen delades mellan de olika virkesägarna i föreningen och baserades på hur mycket virke varje ägare avsåg att flotta under flottningssäsongen, vilket utflottningsdistrikt flottningen skulle ske i och kvalitén på det flottade virket (Karlsson 2005). Det beslutande organet i flottningsförening var stämman (Henriksson 2004). I stämman fanns det representanter från alla virkesägare som framförde

flottgods i Piteälven. En av stämmans uppgifter var att utse en styrelse som tillsammans med flottningsschefen ansvarade för hela flottningsverksamheten. Flottningsschefen var den högste verkställande chefen inom flottningsföreningen. Direkt under flottningsschefen fanns flottningsinspektörerna som var arbetsledare över flottarna i ett distrikt (Henriksson 2004). Under den senare delen av flottningsepoken var de allmänna flottlederna i Piteälven indelade i två flottledsdistrikt, övre och nedre, med gräns i Bredsel. Det övre distriktet kallades för Moskosels distrikt och det nedre för Bredsels distrikt (Karlsson 2005). Flottningsinspektörernas arbetsuppgifter innefattade ett administrativt ansvar. De tog även hand om löner, anställde flottare och kontrollerade att flottningen gick rätt till genom att besöka flottarna vid älven (Henriksson 2004). Flottningsinspektorn i Bredsels distrikt hade även ansvar för skiljet i Böle (Flottning i Piteälven 1983). I varje distrikt fanns ett antal flottarlag och i varje flottarlag fanns i sin tur en flottningsförmän (flottarbas). Han var lagledare över flottarlaget och hans uppgifter var att styra, hålla uppsikt och fördela arbetsuppgifter mellan personerna i laget (Henriksson 2004).

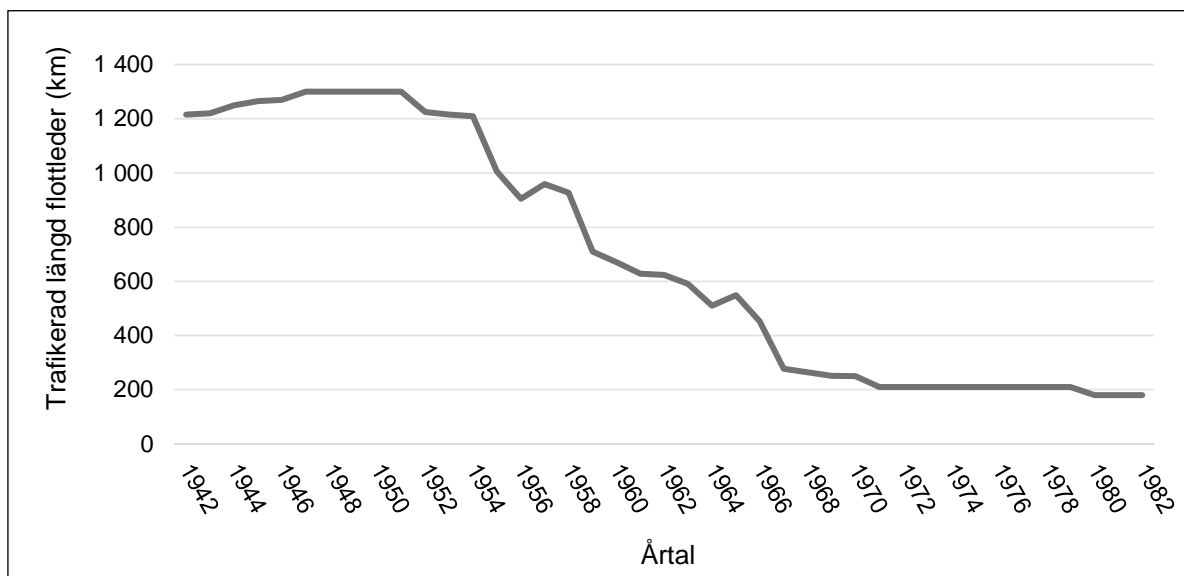
Flottningen bedrevs länge genom entreprenad. Entreprenörerna lämnade anbud för att få flotta virke en viss sträcka längs vattendragen. Den entreprenör som vann anbudet fick teckna ett kontrakt med flottningsföreningen och därefter anställde entreprenören den arbetskraft som behövdes. Kontraktet innebar normalt krav på att arbetet skulle vara noggrant genomfört och vara färdigställt inom en angiven tidsram. Böter utfärdades om exempelvis virke lämnades kvar eller om strandskador uppkom vid dämningar, vilket gjorde att slarv och oskicklighet medförde ekonomiska förluster för entreprenören. Entreprenadsystemet gynnade virkesägarna som fick en flexibel arbetsorganisation med låga kostnader för övervakning av arbetet i och med straffsystemet med böter. Virkesägarna fick även låga lönekostnader tack vare underbudskonkurrensen. Entreprenadsystemet kritiserades däremot av arbetarna (Persson 2000). Många försök gjordes att bilda fackföreningar men till en början motarbetades detta av virkesägarna så att det blev svårt att värva medlemmar. Den fackliga kampen resulterade till sist i att Skogs- och Flottningsarbetarförbundet bildades år 1918 i Sollefteå. De första fackföreningarna inrättades däremot i strid mot arbetsgivarnas önskemål. Detta medförde att arbetare som anslöt sig till facken kunde svartlistas från att fortsätta arbeta. På 1920-talet upprättades de första lokala kollektivavtalen men det dröjde ungefär tio år till innan kollektivavtalen blev mer allmänna (Wälivaara et al. 1988). Under samma period blev det vanligare att flottningsföreningarna säsongsanställde flottare men entreprenadsystemet fanns fortfarande kvar i en del bäckar och biflöden (Henriksson 2004).

### **3.1.1. Förändringen av de allmänna flottledernas längd, flottade virkeskvantiteter och antalet dagsverken från år 1942**

Data över längden av det allmänna flottledssystemet i Piteälven som en informant tillhandahöll, visar att det allmänna flottledssystemet har växt fram succesivt och i slutet av 1940-talet nådde det sitt maximum. Längden av de trafikerade flottlederna uppgick då till ungefär 1 300 km (Figur 5). Enligt Lindberg (1983) skedde expansionen av flottleder delvis längs med huvudälven men även många anslutande biflöden och bäckar började flottas. Datat visar att från mitten av 1950-talet till slutet av 1960-talet skedde det en markant minskning av flottledslängden (Figur 5). Anledningen var att flottningen koncentrerades allt mer till de större biflödena och till huvudälven eftersom en del av virket som tidigare flottades i bäckarna

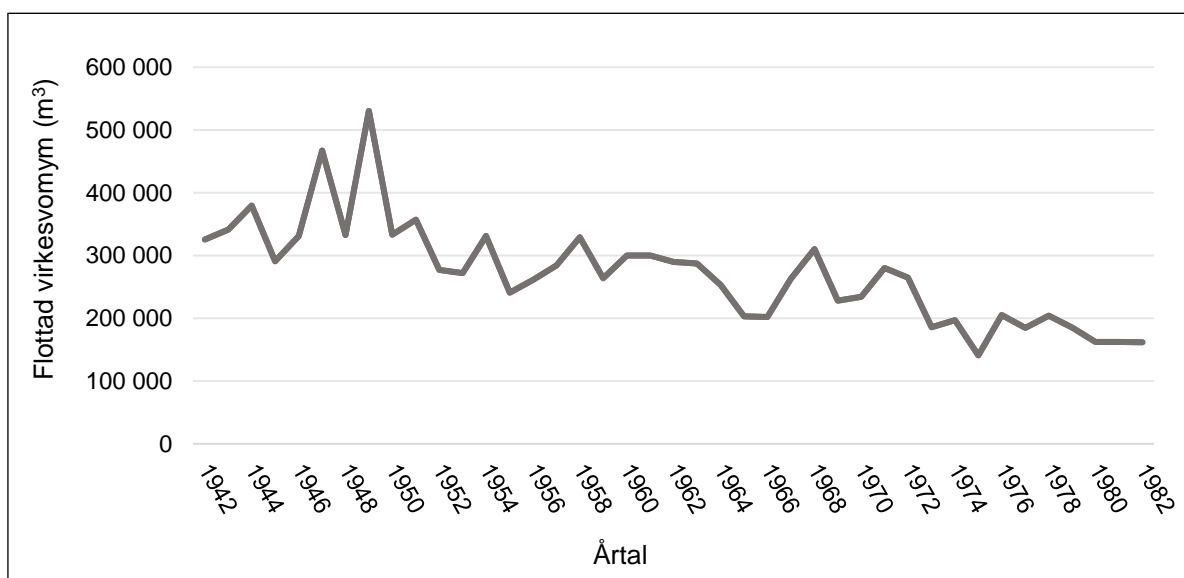


kunde transporteras till huvudälven med lastbil (Lindberg 1983). Den minskande trenden fortsatte ändå till år 1982 då flottningen i Piteälven upphörde (Figur 5).



**Figur 5.** Den trafikerade längden flottleder i Piteälven mellan år 1942 och år 1982. Källa: DÖV, Data över den trafikerade längden flottleder i Piteälven.

Samma informant delgav data om flottade virkeskvantiteter i Piteälvens allmänna flottleder. Det påvisade att virkesmängden som flottades mellan åren 1942-1982 har varierat mellan flottningssäsongerna. När flottningen var som störst i slutet av 1940-talet transporterades omkring 530 000 m<sup>3</sup> virke i älven. Sett till hela tidsperioden har virkesmängden däremot haft sjunkande trend. Det sista årtiondet var den flottade virkesvolymen under 200 000 m<sup>3</sup> (Figur 6).



**Figur 6.** Den flottade virkesvolymen i Piteälven mellan år 1942 och år 1982. Källa: DÖV, Data över flottade virkesvolymen i Piteälven.



Enligt Lindberg (1983) har flottningsverksamheten i Piteälven bidragit till många arbetstillfällen för lokalinväånarna under mitten av 1900-talet. Förutom flottare behövdes även annan personal för att flottningsverksamheten skulle fungera. Sådana var exempelvis ekonomiansvariga chefer, kontorspersonal, konstruktörer, båttekniker, verkstadsarbetare och smeder som tillverkade redskap och anordningar (Henriksson 2004). Statistik från Skogsstyrelsen över arbetarpersonal i flottningen visar att i början av 1950-talet utfördes mellan 30 – 40 000 dagsverken per år åt Pite Älvens Flottningsförening. År 1955 hade det stigit till nästan 42 000 dagsverken. I samband med centraliseringen av flottlederna till huvudälven minskade dagsverken drastiskt. I slutet av 1960-talet var det endast 15 500 dagsverken per år som genomfördes och i slutet av 1970-talet var motsvarande siffra 6 000 dagsverken per år (Lindberg 1983).

### 3.1.2. Flotttarlaget

Ett flotttarlag utgjordes av ett antal flottare som arbetade tillsammans i ett område under samma arbetstider (Figur 7). Utifrån vad informanterna berättade fanns det fler flotttarlag efter Piteälven i början av 1940-talet än i slutet av flottningsepoken. Hur många flottare som ingick i ett flotttarlag varierade. Några av informanterna uppgav att deras lag bestod av ungefär tolv till 18 man. Ett fåtal andra informanter ingick i mindre lag med maximalt tio man, medan ett annat fåtal informanters lag bestod av 20-30 man. En informant förklarade att antalet man i ett lag varierade beroende på var de befann sig efter älven, hur flottningsförhållandena var och vilken arbetsuppgift laget hade. Åldersfördelningen i flotttarlagen var stor. Allt ifrån 16 åriga ungdomar till 70 åriga pensionärer deltog. Snittåldern uppskattades till ungefär 30-40 år av ett fåtal informanter. En informant förklarade att det var ganska många skolungdomar som hade flottningen som sommarjobb när han var i flottningen.



**Figur 7.** Två flotttarlag samlade vid avlägget i Ljusletet år 1980. Foto: Lars Öqvist. Källa: RÖÄ, Flotttarlag.

Enligt alla informanter var flotttarlaget uppdelat i ett antal båtlag och strandfolk (landhompere). Ett båtlag bestod av tre personer, en båtförare (framroddare), en bakroddare och en stälvare. De befann sig oftast i en båt ute på vattnet (Figur 8) och hade till uppgift att bland annat lossa timmerbrötar ute i forsar som bildats av fastnande virke och att dra ut virke från lugnare sel. Båtföraren var den som var mest erfaren och kunnig. Han satt vid de främre

årona och styrde hur båten skulle färdas i forsarna för att stenar, brott och andra hinder skulle undvikas. Bakroddaren satt vid de bakre årona och hans uppgift var att följa båtförarens instruktioner, om han skulle ro framåt, bakåt, snabbt eller sakta. Att lyssna på båtföraren var avgörande för att undvika missöden.

*”Vi kom nära ett brott. Jag fick panik och började ta snabba korta roddtag och krockade med båtförarens åror. Vi gled närmare brottet. Båtföraren sa, ta längre årtag (som man egentligen skall göra). Till sist började vi glida uppåt och vi kom i land.” (Arne).*



**Figur 8.** Modell skapad av Elfrid Lindberg som föreställer träbåten som båtlagen använde. I båten ligger nödvändiga redskap som flottarna hade nytta av ute på vattnet. Foto: Linda Norén.

Stävaren satt längst bak i båten. Han skulle bland annat samla ihop virke och hålla fast det mot båten, medan de andra i båten rodde ut till mer strömmande vatten. Stävaren kunde också hålla fast eller förflytta båten i sidled med hjälp av en forkstång. Det var en tre-fyra meter lång träkäpp som stacks ner mellan stenar på botten. *”Var de kunniga så kunde de ta fast och flytta båten två meter i sidled.” (Mauritz).* Arbetsuppgifterna växades ibland mellan båtfolket. Strandfolket var flottarna som höll till på land längs med stränderna. Dessa var ofta yngre personer som inte hade lika mycket erfarenhet. Deras uppdrag var att stöta ut stockar som hade fastnat vid strandkanten och att rulla ner stockar som hade hamnat en bit upp på land vid högvatten. Ibland fick båtlaget åka i land och hjälpa strandfolket med detta. Några av informanterna ansåg att få ner virke från land var det mest krävande med flottningen.

*”Andra sommarn var det väldigt lite vatten i älven, då var det rent slitigt. Virket låg flera 100 meter upp i skogen. Med muskelkraft fick vi tillsammans slita ut virket i vattnet. Det kunde vara djävulskt tungt ibland. Man fick inte en meter gratis.” (Nils).*

På senare tid användes traktorer på vissa ställen längs älven för att sjösätta virke som låg på land. *”Det underlättade mycket.” (Sture).*

### 3.1.3. Förberedelser inför och efter flottningssäsongen

På en utställning i Böle som har inrättats av Valton Öhlund, finns information om att redan efter trettondagshelgen utfördes förberedande muddringsarbete vid skiljet i Böle. Syftet med muddringsarbetet var att få bort sand- och slammassor som lagrats upp på älvbotten. Denna uppslamning kunde skapa stora problem, speciellt vid lågvatten, eftersom virke då lätt kunde

fastna i sorteringskanalen. Detta arbete skulle utföras oavsett väder, alla dagar i veckan förutom söndag, tills arbetet var klart.

Ett fåtal informanter berättade att senare på våren, medan isen ännu låg kvar, förbereddes flottlederna inför flottningssäsongen. Bommar gjorda av grova och långa timmerstockar av furu kördes ut efter hela älven. Dessa kopplades samman och placerades bland annat framför vikar, grynnor och sel. Syftet var att bommarna skulle hindra virke från att flyta in och fastna (Figur 9). En informant berättade att på en del ställen där det var strömt, bestod bommarna av tre eller fyra stockar som var ihopskruvade ovanpå varandra för att virket inte skulle smita under bommarna. På vissa ställen lades även bommar ut tvärs över hela älven. Detta bildade stora virkesmagasin och syftet med dessa var att stoppa upp virke så att det inte skulle bli för stora mängder som skulle hanteras och flottas samtidigt. Sådana virkesmagasin fanns bland annat i Mårsom, Forsnäs, Jäkna, Ljusset, Bredsel och strax ovanför skiljet i Böle. Virket från magasinerna tappades ut allt eftersom i en jämn ström. En informant förklarade att om för mycket virke släpptes på samma gång, kunde det lätt bildas stora brötar längre ner efter älven eller så hamnade mycket virke på land. På hösten när flottningssäsongen var slut lades de flesta bommarna upp på land för att torka och för att rustas upp till nästa säsong. Till en början fraktades bommarna ut med häst, men en del mänsklig kraft kunde även behövas för att få bommarna på plats. *"Det var ganska tungt."* (Mauritz). På senare tid användes ibland snövesslor och andra maskiner till att lägga i och ta upp bommarna.



**Figur 9.** Flygfoto över Piteälven där bommar (svarta pilar) har placerats framför grynnor för att hindra virke att fastna. Källa: FAN, PF, Ser. B, Vol. T.

Enligt en informant var det inte alla flottare som hjälpte till med förarbetet i älven. Framförallt var det de som var året runt anställda åt Pite Älvs flottningsförening, men även vissa säsonganställda kunde hjälpa till. De som var året runt anställda utförde också en del underhållsarbete. De tjärade och vårdade båtar, reparerade bryggor, stenarmar, trä- och stenkistor och när det var lågvatten sprängde de bort brötbildande stenar.

Något som alla flottare var tvungna att införskaffa innan flottningssäsongen drog igång var ett skaft till båtshaken. En av informanterna förklarade att det allra bästa skaftet till båtshaken hittades ute på myrar och utgjordes av en seg och senvuxen gran. Den hade den bästa svikten. När granskäftet hade bearbetats så att den blev slät och kvistfri, sattes själva haken fast (Figur 10). En annan informant berättade om en flottare som var ute i god tid med att införskaffa skaftet.



**Figur 10.** De bearbetade granskaften till båtshakarna kontrollerades innan själva haken sattes fast. Foto: Arne Bergh.

Den flottaren var väldigt noggrann med att hitta en lämplig julgran, en julgran som senare kunde bearbetas till ett bra skaft. Informanten konstaterade däremot att julgranen inte alltid så vacker. På senare tid ersattes granskäftet med ett aluminiumskaft, vilket inte blev ergonomiskt. *"När man högg vibrerade skaftet som tusan och det var inte bra för handlederna."* (Arne).

Lindberg (1983) skrev att båtshaken ansågs vara flottarens allra viktigaste redskap. Den höggs fast i stockarna för att kunna dra stockarna bakåt eller skjuta dem framåt. Lindberg (1983) förklarade att det krävdes en viss teknik för att använda båtshaken på ett korrekt sätt. Högg flottaren fast båtshaken för hårt i stocken var den svår att få loss och om han då sköt ut stocken riskerade flottaren att följa med stocken ut i strömmen. Högg flottaren fast båtshaken för löst kunde haken släppa från stocken och då riskerade flottaren att trilla baklänges i vattnet. För att få loss båtshaken när den huggits fast lagom hårt, gjordes en knyck uppåt och sedan ett till hastigt neråt.

### 3.1.4. Från stående skog till virke i flottlederna

Under vintern avverkades skogen som senare skulle flottas ner till industrierna vid kusten. Inledningsvis utförde skogsarbetarna allt arbete manuellt. En informant berättade att träden fälldes, kapades och kvistades med yxa och så småningom med motorsåg. Efter upparbetningen märktes varje enskild stock med yxan eller motorsågen. Detta "huggmärke" placerades ungefär en fot ifrån stockänden. Varje virkesägare hade unika huggmärken för olika sortiment (Bilaga 3). Märkningen gjorde att de olika virkesägarna kunde urskiljas när virket sorterades vid skiljet i Böle. I slutet av flottningsepoken märktes istället stockarna med färg i ändytan, vilket underlättade virkessorteringen förklarade en informant.

Enligt en informant avrundades avverkningsarbetet i slutet av april och därefter kördes virket ner till flottlederna med häst. Virket lades i vältor antingen på avlägg på isen eller på avlägg vid flottledernas stränder. Virket på isavläggen omgärdades av bommar för att det skulle vara samlat när isen smälte. Efter mekaniseringen i skogen användes istället skotare eller lastbil för att transportera virket till avläggen. En informant berättade att ibland pumpades vatten upp på isen för att öka isen tjocklek, så att isen skulle hålla för de tunga fordonen (Figur 11). På avläggen särskildes virket som var frodvuxet eftersom det skulle barkas. *"I regel var det huggarna som barkade stockarna."* (Rune). Syftet med barkningen var att virket skulle torka fortare och därmed få bättre flytegenskaper. Det barkade virket lades därefter i strölagda vältor, vilket innebar att virket placerades i olika lager ovanpå varandra med tvärgående stänger mellan varje lager. På så vis hade inte virket markkontakt och luft kunde cirkulera mellan lagren. Detta underlättade torkningen. Till en början barkades stockarna manuellt med barkspade men på senare tid nyttjades motordrivna barkmaskiner.



**Figur 11.** Isväg på 1940- 1950-talen. Vatten spolades upp på isavläggen för att isen skulle hålla bättre när de tunga fordonen lämnade av virke. Foto: Okänd. Källa: AKA, B, Ser. A, Vol. X.



Henriksson (2004) skrev att på avläggen utfördes också virkesmätningen (tumningen) av en virkesmätare och hans medhjälpare (Figur 12). Tumningen innebar att stickprov utfördes på utvalda vältor, där stockarnas längd och diameter mättes. Det gjordes även en bedömning av sågtimrets kvalitet utifrån skador och virkesfel (Wigren-S:son & Sandström 2001). De stockar som hade tummats märktes med ägarens ”stukmärke” (Bilaga 3), så att de kunde särskiljas från stockar som inte mättes in (Jordbruksverket 1934). Mätuppgifterna antecknades och låg sedan till grund för ersättningen till huggare och körare (Wigren-S:son & Sandström 2001; Henriksson 2004).

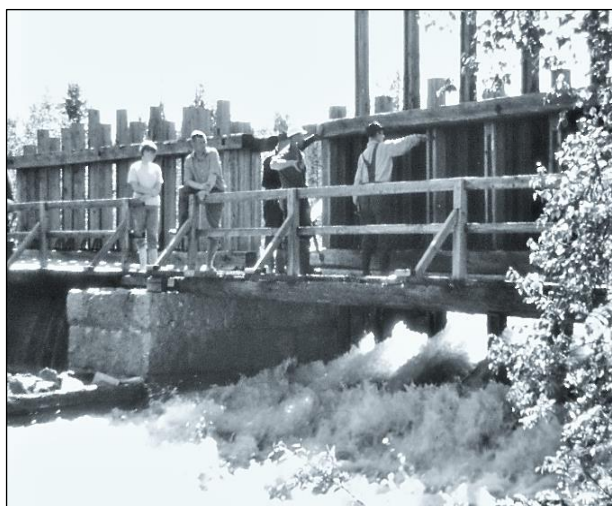


**Figur 12.** Tumning av timmer i början av 1960-talet vid ett virkesavlägg i Arvidsjaur kommun. Foto: Okänd. Källa: AKA, B, Ser. A, Vol. Y.

De flesta informanterna berättade att islossningen vanligtvis inträffade under maj månad. När isen smälte hamnade virket som låg på isen direkt i vattnet medan virket som fanns på strandavläggen rullades ut i vattnet. En av informanterna började flottningssäsongen med att riva vältorna på strandavläggen i Jäkna och i Ljuslelet. Han berättade att om vältorna hade byggts upp ett korrekt sätt, så behövde de endast stå på toppen av vältan och röra på den översta stocken för att stockarna skulle rulla ner i vattnet. När stockarna började röra på sig gällde det att vara snabb och springa på de rullande stockarna för att ta sig ner oskadd. Vid vissa strandavlägg fanns det på senare tid traktorer eller skotare som lyfte virket i vattnet och ibland kunde virket tippas direkt i vattnet från en lastbil.

### 3.1.5. Flottningens arbetsprocess

De flesta informanterna sa att flottningssäsongen inleddes med bäckflottningen. En av informanterna förklarade att detta var en arbetsintensiv period eftersom det gällde att ta tillvara på vårfloden för att kunna flotta. En del bäckar var väldigt smala och kunde fort täppas igen av virke. När virket hade flottats ner till de större bäckarna och biflöderna fanns det ofta dammar som samlade upp smältvatten tidigt på våren och som sedan nyttjades för att reglera vattenflödet i vattendragen. I Varjisån fanns det två sådana dammar, en längst upp i Kuollejaure (Figur 13) och en i Varjisträsk. När flottningen av bäckar och biflöden hade genomförts fortsatte flottningen i Piteälven.



**Figur 13.** Dammen i Kuollejaure som gjorde att flottarna kunde reglera vattenflödet i Varjisån. Foto: Arne Bergh.

Enligt ett fåtal informanter var det inte alla säsonger som virke flottades ändå från sjön Tjeggelvas, där huvudflottleden i Piteälven började. Dessa informanter kände till att detta endast hade genomförts en eller två gånger under 1900-talet. Eftersom virket från Tjeggelvas skulle transporteras en lång väg ner till kusten blev det tvåårsflottning. Det innebar att virket under den första säsongen flottades ner till Forsnäs för att magasineras och först under den andra säsongen flottades virket vidare mot industin. På 1940-talet flottades virke som längst från sjön Saddajaur vid Norra Bergnäs eller från sjön Volvojaure. I inledningen av 1970-talet flottades virke endast från Forsnäs.

De flesta informanterna berättade att flottningen i Piteälven påbörjades i månadsskiftet april/maj. Den flottningen delades in i två moment, uthållning och slutrensning. I uthållningen ansvarade ett antal flottarlag (uthållarlag) för flottningen över en viss sträcka. De skulle se till att timmerbrötarna hade lossats och att majoriteten av virket fanns i älven innan slutrensningen påbörjades. Slutrensningen (sladden) startade när avläggen längst upp i älven var tömd. Flottarlagen som var med i slutrensningen skulle se till att allt virke följde med hela vägen ner till skiljet i Böle. Vissa säsonger var de däremot tvungna att lämna kvar virke på grund av att det låg så dåligt till. Förhoppningsvis sköljdes det kvarlämnade virket med vid nästa vårflod. Allt eftersom slutrensningen framskred kunde vissa flottare i uthållarlagen ansluta till flottarlagen i sladden.

En informant påpekade att flottningsföresättningsarna skilde sig åt mellan det övre och nedre flottningsdistriktet. Det övre distriktet karakteriserades av en hel del strömmande vatten, med forsar och fall varvat med lugnare partier och stora sjöar. På det nedre distriktet fanns några större forsar men på vissa sträckor liknade älven mer en å än en älv. En annan informant förklarade att en del flottare som kom uppifrån avslutade flottningssäsongen när slutrensningen kom fram till det nedre distriktet. Anledningen var att de ansåg att flottningen på det nedre distriktet inte var lika händelserik.

Över de större sjöarna bogserades virket till utloppen. Lindberg (1983) beskrev att fram till de större motorbåtarnas intåg användes spelbåtar till att transportera virke över sjöarna. Spelbåtarna var konstruerade på ett sådant sätt att båten och det bogserade virket spelades framåt. På spelet fanns en kätting upplindad och i den lösa änden av kättingen var en dragg monterad. Draggen roddes ut med en mindre båt i färdriktningen. När hela kättingens längd var utrullad sänktes draggen till botten av sjön. Därefter startades spelet som drog in kättingen. På så vis förflyttades spelbåten och det bogserade virket till den plats där draggen låg. Proceduren upprepades tills sjöns utlopp nåddes. Tidigare drevs spelen med hjälp av muskelkraft men den kom så småningom att mekaniseras helt.

En informant berättade att på 1970-talet bogserades virket i sjön Jäkna med en stor motordriven bogserbåt kallad "Pitälvfyrn". En 500 meter lång ringbom hade fästs i virkesmagasinet som fanns längst upp i sjön. Virket tappades från magasinet in i ringbommen. När ringbommen var fylld slöts den ihop och magasinet stängdes. Därefter bogserades ringbommen bakom bogserbåten ner efter den sex kilometer långa sjön till ett annat virkesmagasin som låg vid utloppet. Detta var ganska tidskrävande. *"Det tog fem timmar att dra flotten över sjön."* (Sture). Däremot sparades en hel del tid jämfört med om virket skulle släppas fritt över sjön.

I Sikfors finns Piteälvens enda kraftverk (Flottning i Piteälven 1983). Det anlades en bit ovanför det gamla kraftverket som lades ner år 1990. När det gamla kraftverket byggdes år 1912 bildades ett grund som försvårade flottningen. År 1960 skickade Pite Älvs flottningsförening en räkning till kraftbolagets ägare för de merkostnader som grundet gett upphov till sedan år 1937, detta inklusive ränta. Kraftbolaget betalade inte räkningen och hänvisade till att ärendet var preskriberat (Karlsson 2005). Kraftverkets anläggningar kunde däremot vara till nytta i slutrensingen. När slutrensingen hade passerat kraftverket, öppnades dammluckorna under någon timma för att spola rent stränderna och lösgöra timmerbrötar som hade bildats (Johansson 2007).

### 3.1.6. Virkessorteringen vid skiljet i Böle

På utställningen i Böle finns även information om hur sorteringsarbetet vid skiljet i Böle gick till och hur sorteringsverket var uppbyggt. Skiljet i Böle kallades för "Böle Bom" och det var en stor anläggning. År 1936 byggdes det sorteringsverk som användes fram till flottningsepokens slut. Den var cirka 800 meter lång och utgjordes till en stor del av bryggor och bommar. Sett uppifrån liknade sorteringsverket en fjäder (Figur 14). Sorteringsverket hölls på plats i älven genom långa, kraftiga stockar (pålkronor) som hade satts ner i älvbotten. På vintern hölls dessa fria från is så att pålkronorna inte skulle dras upp med isen när vattenståndet i älven förändrades. När virket nådde skiljet i Böle samlades det upp i ett större virkesmagasin ungefär en kilometer uppströms från sorteringsverket. Lite längre ner fanns ett mindre virkesmagasin, där dagsbehovet av det virke som skulle sorteras samlades (Figur 15). Allt eftersom släpptes virke i lämpliga mängder från det mindre magasinet till intagsverket (storspången) som låg i

början av sorteringsverket. På intagsverket roterades stockarna manuellt så att de flöt in på tvären i sorteringskanalen. Detta var en tung uppgift eftersom virket lätt brötade sig när virke ovanifrån tryckte på. Längs med båda sidorna av sorteringskanalen var två långa bryggor utplacerade en bit ovanför vattenytan. Över sorteringskanalen fanns också ett antal tvärgående bryggor uppbyggda på pontoner av trä. På bryggorna stod sorteringspersonalen. När huggmärken användes för märkning av stockarna, kontrollerades stockens märke av personalen på de tvärgående bryggorna. Om det var fel märke på stocken för just den bryggan, lät personalen stocken flyta vidare till nästa tvärgående brygga. Om det däremot var rätt märke meddelades detta till en av personerna som stod på de längsgående bryggorna. Med hjälp av båtshaken drog då den personen in stocken under bryggan som han stod på. Stocken hamnade då i en särskild sorteringsficka (mått) bakom de längsgående bryggorna. Varje ägarmärke och sortiment hade en egen sorteringsficka. På så vis blev det mindre och mindre stockar i sorteringskanalen allt eftersom. Längst ner i sorteringskanalen fanns en uppsamlingsplats (sormhålet) där stockar som hade missats eller stockar som var omärkta samlades upp. Efter att virket hade sorterats i fickorna, styrdes de vidare genom en kanal till buntverken.



**Figur 14.** Flygfoto från 1960-talet över sorteringsverkets fjäderlika uppbyggnad. © Lantmäteriet 1960.





**Figur 15.** Flygfoton från 1960-talet över de två virkesmagasinen vid skiljet i Böle. Det vänstra fotot visar det större virkesmagasinet som fanns en bit uppströms och det högra fotot visar virkesmagasinet med dagsbehovet av sorteringsvirke. Virket i magasinen går att utskilja som ljusa fält i fotografierna (röda pilar). © Lantmäteriet 1960.

I buntverken buntades virket ihop med tre stålvastrar till buntar innehållande mellan 100 och 200 stockar, beroende på virkets storlek. Därefter märktes buntarna med speciella märkjärn. Märket utgjordes av antalet stockar i buntan och ett unikt nummer för just den buntan. Informationen om alla buntar samt virkesbuntarnas ägare bokfördes i en liggare. Liggaren vidarebefordrades varje dag till flottningskontoret som efter år 1967 fanns i Piteå. Dessa uppgifter låg till grund för beräkning av lönen för de som arbetade på ackord vid sorteringen. Efter buntningen transporterades buntarna med båtar till olika samlingsplatser beroende på virkesägare. Där kopplades buntarna ihop till större virkessläp som sedan bogserades vidare med större båtar till industrierna längs med kusten. Ett virkessläp kunde innehålla upp emot 40 virkesbuntar.

På utställningen framgår det att sorteringsprocessen var ett omfattande arbete som vanligtvis avslutades under september månad, men kunde fortsätta ändå till november. Detta krävde mycket arbetskraft, särskilt innan mekaniseringen. Kring 1930-talet fanns cirka 150 man anställda under sorteringsperioden. Enligt Wälivaara et al. (1988) bodde de anställda i närliggande baracker och hus och även i byarna runt omkring. På 1950-talet krävdes det att de anställda var särskilt uppmärksamma eftersom det då fanns 52 olika ägarmärken som de skulle se skillnad på (Lindberg 1983). Under den senare delen av flottningsperioden var det endast Assidomän som ägde virket, vilket gjorde sorteringen betydligt lättare. Sorteringen underlättades även av mekaniseringen. Innan 1960-talet monterades eldrivna taggiga rullar under bryggorna som gick längs med sorteringskanalen. På så vis behövde personalen endast dra stocken så att den vidrörde den taggiga rullen för att stockarna skulle glida in under bryggorna och in i sorteringsfickorna. På 1970-talet när flottningen lades ner i Skellefteälven,



flyttades det mekaniserade intagsverket som fanns där till skiljet i Böle och gjorde att stockarna inte längre behövde roteras manuellt (Flottning i Piteälven 1983).

## 3.2. Flottarnas arbets- och levnadsförhållanden

### 3.2.1. Arbetstider

De informanter som flottade innan 1960-talet arbetade vanligtvis alla dagar i veckan. Då var det inte tal om åtta timmarsdagar. *”Det gick inte arbeta åtta timmar, utan man var tvungen att arbeta minst 12 timmar för att få ut en något så när lön under sommarn.”* (Karl-Erik). En informant berättade att tolvtimmarspassen var vanligast längre upp efter älven. Dessa pass började ungefär kl. 06.00, rast mellan kl. 10.00–11.00 samt mellan kl. 15.00–16.00 och avslutades kl. 20.00. I övrigt var arbetsdagen normalt tio timmar med rast var femte timma. Att arbeta så långa dagar tog på krafterna.

*”Det var mycket för en ung pojk. En gång var jag helt slut. Pappa sa att jag inte fick somna. Men jag föll bara ner på lumpsäcken och sov innan jag tog i backen.”* (Karl-Erik).

Under 1960-talet förkortades arbetsdagarna. Flottarna arbetade då i regel fem dagar i veckan, åtta timmar per skift och växlade mellan för- och eftermiddagsskift varannan vecka. Ibland hände det att de även arbetade helgdagar. Vissa arbetsuppgifter krävde heljobb och längre arbetsdagar. En informant sa att när han körde en av timmerbogserbåtarna, arbetade han dag- eller nattskift, där skiften var 12 timmar på vardagarna och 18 timmar på helgerna. Fastän arbetsdagarna generellt blev kortare, kunde det fortfarande bli ganska slitsamt i längden. *”Efter 3 dygn var man helt vimmelkantig.”* (Arne).

Enligt några av informanterna började förmiddagsskiftet kl. 05.00 och avslutades kl. 14.00. Eftermiddagsskiftet tog då vid och slutade kl. 23.00. Några andra informanter tycktes minnas att skiften inleddes och avslutades en timme senare, det vill säga kl. 06.00–15.00 och kl. 15.00–00.00. De flesta av intervjupersonerna uppgav att de hade två raster per skift, en lunchrast och en fikarast. Vilken tid på dagen som dessa raster förekom och hur läge de varade, hade informanterna olika uppgifter om. Enligt en informant hade de lunch mellan kl. 9.00–10.00 och fika mellan 13.00–14.00 om de arbetade förmiddagsskiftet. En annan berättade att de på samma skift hade lunch mellan kl. 10.00–11.00 och endast någon kortare fem minuters rast. En intervjuperson förklarade att det var ofta arbetet som fick styra rasttiderna. Ibland var de tvungna att snabbt få i sig maten och andra gånger, när det var fint väder och allt flöt på, kunde rasterna bli lite längre. Vissa skift gjorde de upp eld och åt maten ute på timmerbrötarna. Om det var strömt var det ingen god idé att försöka ta sig till land för att äta eftersom båten riskerade att följa med strömmen neråt flera kilometer och då skulle de vara tvungna att dra upp båten igen. Flera informanter berättade att det var vanligt att ta det lugnt ett tag efter maten om det var fint väder (Figur 16), även om rasten bara varade en begränsad tid. *”I regel när man hade ätit så la man sig och vila eller surra en halvtimme. Det var som praxis.”* (Roger S).



**Figur 16.** En vilostund i solskenet efter maten var en vanlig företeelse i flottningen. Foto: Arne Bergh.

### 3.2.2. Lön

Några av informanterna ansåg att lönen i flottningen aldrig var särskilt hög jämfört med andra yrken. En informant berättade att förr fanns det inte så många andra arbeten att välja mellan under somrarna i dessa trakter, så att lokalbefolkningen var tvungna att arbeta i flottningen fastän lönen var låg. *”Det var knappt så man klarade sig.”* (Karl-Erik). Ett fåtal informanter mindes att de år 1960 erhöll 7 kronor och 20 ören per timme. År 1972 hade en annan informant 105 kronor per dag före skatt. De flesta av informanterna trodde att alla inom flottarlaget hade samma lön, med undantag för flottarbasarna som möjligtvis hade något högre.

Däremot såg lönebilderna olika ut beroende på var längs flottlederna som flottarna arbetade. Kollektivavtalet från år 1968 visar att det var olika timlöner beroende på avtalsområde och prisgrupp. Flottarna i Piteälven tillhörde avtalsområdet ”Torne älvs flottningsförening t.o.m. Moälven” och vilken prisgrupp en flottare räknades till berodde på i vilket utflottningsdistrikt som flottaren arbetade i. Om han exempelvis flottade i utflottningsdistrikt 13, tillhörde han prisgrupp två och erhöll 7:91 kronor per timme (Figur 17) (DÖV, Kollektivavtal 1968). De allmänna flottlederna i Piteälven utgjordes från år 1963 av 16 stycken utflottningsdistrikt. Den indelningen hade gjorts utifrån ett antal kostnadsaspekter. Tidigare var utflottningsdistrikten färre och större men reviderades år

1. Allmänna tidlöner till fullgoda arbetstagare						
A v t a l s o m r å d e						
Vevebe- gruppen	Ljusnan, Härjedalen m. fl., Testeboån, Dälälvarna	Ångermanälven, Storsjön, Övre Indals- älven			Torne älvs flottningsförening t. o. m. Moälven	
		P r i s g r u p p				
1	1	2	1	2	1	2
kronor per timme						
7:41	7:41	7:70	7:53	7:74	7:72	7:91

*Pite älv*

1. Prisgrupp 2

Pite älv: distr. 5—15  
Akkaströmmen  
Mattaurälven: distr. 1  
Ribbraurströmmen  
Valkenströmmen: distr. 1—2  
Vitbäcken: distr. 5  
Arpatsbäcken: distr. 1—2

2. Prisgrupp 1

Övriga flottleder och distrikt

**Figur 17.** Flottarens timlön år 1968 beroende på avtalsområde, prisgrupp och utflottningsdistrikt. Källa: DÖV, Kollektivavtal.

1963 med hänseende på kostnadsförändringarna i samband med den ökade användningen av lastbilar för transport av virke till avlägggen vid flottlederna (FAN, PF, Ser. A, Vol. R).

Några av informanterna som arbetade i flottningen efter år 1974 ansåg att lönen var ganska bra jämfört med en del andra yrken. Det var mycket bättre betalt i flottningen än att plantera skog eller att arbeta på sågen, förklarade en informant. En annan informant konstaterade att han tjänade mer som flottare än som elektrikerlärling.

Ett fåtal av informanterna berättade att de ibland hade ackord. Det innebar att ett antal flottare tog på sig flottningen på en viss sträcka och fick ett fast pris för det arbetet. Priset baserades på hur lång tid arbetet skulle ta. Pengarna fördelades sedan mellan flottarna. Ett fåtal av informanterna trodde att det var mer vanligt med ackord innan 1950-talet. En informant berättade att år 1943 var det ett stort ackord från Norra Bergnäs till där Abmorälven rinner ut i Piteälven. Detta resulterade i att varje man fick ungefär 1000 kronor vardera. Det var mycket pengar på den tiden, konstaterade informanten.

### 3.2.3. Säkerhet

Alla informanter vittnade om att säkerheten inom flottningen var ganska bristfällig och att det inte fanns några tydliga säkerhetsföreskrifter. En informant ansåg att det inte fanns något säkerhetsarbete alls. Däremot berättade många att det fanns ett visst risktänkande, att säkerheten skulle sitta i huvudet. En informant sa att en av de äldre och erfarna flottarna som var båtförare, kunde stå och titta på vattnet en halvtimme och analysera vattnet och vattennivån, innan de skulle ut i forsarna. Helt plötsligt kunde han säga: *"nu far vi!"* Själv fattade informanten inte hur båtföraren kunde avgöra det genom att enbart titta på vattnet. Ibland kunde båtföraren däremot säga: *"nu far vi inte ut i fors."* om det såg för farligt ut. Båtföraren riskerade aldrig någonting, förklarade informanten. I en del forsar var det däremot ränningsförbud, speciellt i forsar där det fanns stora fall. Enligt en annan informant var det båtföraren eller flottarbasen som såg till att ingen åkte nerför fallen. Flottarna fick istället dra båtarna runt fallen på land, över stenkistor eller på en båtana. I bland annat Trollforsen och Björnideforsen (Figur 18) fanns sådana båtbanor.



**Figur 18.** Båtbanan som användes för att dra båtarna runt fallen i Björnideforsen. Foto: Arne Bergh.

Ibland upplyste de äldre flottarna, som hade mer erfarenhet, de yngre om hur de skulle göra eller tänka så att olyckor kunde undvikas. För det mesta var det däremot upp till var och en att försöka undvika olyckor så gott det gick genom sunt förnuft och försiktighet. Ofta var det genom egna erfarenheter och misstag som flottarna fick lära vad som fungerade och vad som inte fungerade. En informant hade en teori om att de flesta av flottarna var försiktiga eftersom de fick en ganska stor respekt för vattnet och för timret. De insåg att det inte gick att leka och skoja, för då skulle det gå dåligt.

### 3.2.3.1. Det mest riskfyllda arbetsmomentet

Att vara ute i forsarna och lossa timmerbrötar var det mest riskfyllda arbetsmomentet enligt de flesta av informanterna. Bröten började alltid att lossas vid den nedersta ändan, vid det så kallade ”låset”. Det var i låset som de första stockarna fastnade och när fler och fler stockar fastnade mot låset, växte bröten i storlek. Om en flottare drog i rätt stock så att stockarna i låset lösgjordes, kunde helt plötsligt bröten gå och alla stockar glida iväg. Därför gällde det att hela tiden vara fokuserad och inte slappna av om man befann sig på en bröt. När bröten gick gällde det också att vara snabb och veta vart man skulle ta vägen.

*”Då en bröt far så är det många stockar som står lodrätt och de kan då komma upp och slår runt. Då ska man vara snabb som ögat längst bak i bröten till båten. Annars kan man bli slängd uti älven av stockarna.” (Sture).*

Båten roddes upp på bröten på ett lämpligt ställe så att flottarna snabbt kunde ta sig därifrån när bröten började gå och där risken var låg att båten skulle fastna mellan timmerstockarna, *”för hamna man i timret var man chanslös.” (Sture).* Var på bröten det lämpade sig bäst att placera båten varierade mellan olika brötar beroende på dess utformning och hur strömmen var. En informant förklarade att man helst skulle gå in med båten där det fanns en liten ”hamn” i bröten och där det låg en stock som man kunde gå in mot. Han poängterade även att man var tvungen att vara noga med att se hur strömriktningen var. Om strömmen gick in under stocken som man skulle ta fast vid, kunde båten vicka omkull så att både båten och personerna i den drogs in under bröten. Det var alltid en flottare som stannade kvar vid båten för att hålla vakt och se till att den inte gled ut. Han skulle även hålla uppsikt på de andra flottarna och om bröten lossnade. En annan informant sa att när bröten lossnade ropade flottaren vid båten åt de andra: *”Fall i båt, fall i båt, bröten går”*, för att informera dem om att de skulle skynda sig mot båten.

### 3.2.3.2. Sprängningar

Vissa timmerbrötar var i princip omöjliga att lösa manuellt. Flottarna var då tvungna att använda sprängmedel (Figur 19). Detta undveks däremot i största möjliga mån eftersom virket riskerades att förstöras. De flesta av informanterna trodde att det inte var vem som helst som fick spränga men att det i övrigt inte fanns något formellt regelverk om hur sprängningarna skulle gå till. En del påhittiga lösningar kunde därför användas för att försöka lossa brötar som låg dåligt till.



**Figur 19.** Sprängning av en timmerbröt. Foto: Arne Bergh.

*”En bröt som var en bit nedanför Burmabron gick inte att komma åt för det var för strömt och den var för långt ut. Då var det någon som kom på att man kunde skicka ut små flottar med sprängämnen på.*



*Man byggde ihop flottar av klentimmer, for uppströms, la på dynamiten och tände på. Sen var det bara att hålla sig undan. Men det gick inte så bra. En flotte explodera längst upp i bröten och det var som ingen idé, en annan gled förbi och sprängdes i luften.” (Kent).*

Däremot berättade en informant som flottade på 1960-talet, att det fanns en säkerhetsföreskrift om att stubinen till dynamiten skulle vara en meter lång. Men han poängterade att detta inte fungerade i flottningen, eftersom innan stubinen hade brunnit ner, så skulle dynamiten ha hunnit flyta iväg med vattnet. Därför kapade de ofta stubinen så att den blev 30-40 cm lång istället (Figur 20).



**Figur 20.** Preparering av en dynamitladdning inför sprängning av en timmerbröt. Foto: Arne Bergh.

På den tiden var det inte heller så noga med förvaringen av explosiva ämnen. Några informanter berättade att dynamit, tändhattar och stubiner kunde förvaras tillsammans i en tunn säck under föraren i båten. Ibland hände det att en dynamitgubbe rullade förbi fötterna. Den förvaringen var inte säker bland annat ur ett stöldperspektiv. *”Någon hade ju kunnat stjäla allt. Idag ska det ju nästan diarieföras.” (Nils).* En informant konstaterade att det skulle vara ett hemskt liv om sprängmedel hade hanterats på samma sätt idag. På 1970-talet var en informant med om att arbetsskyddet kom på besök vid älven. Deras besök ledde till att man var tvungen att ordna en säkrare förvaring av sprängämnet.

*”Då blev det ett jädra liv. De fundera hur vi förvarade dynamiten. Då blev de bråttom. Då fick vi fara och köpa några plåtlådor där knallhatten, dynamiten och stubinen var åtskilda.” (Sture).*

### 3.2.3.3. Olyckor

Trots att flottningen innebar en hel del riskmoment var det relativt få olyckor som inträffade enligt de flesta informanterna. Att flottarna någon gång hamnade i vattnet och blev blöta hörde däremot inte till ovanligheterna. Sådana incidenter blev det inget stort väsen av, *”då fick man bara fara till land, göra upp en eld och torka.” (Mauritz).* En informant berättade att hans fotvårter försvann under en sommar när han flottade, förmodligen för att han var blöt så ofta. Klämskador, sträckningar, stukningar och liknande små tillbud förekom, men en informant förklarade att det hörde till arbetet och att det inte räknades till olyckor. *”Det var ju mycket mer förr att man bet ihop.” (Roger S).* Eftersom de flesta av informanterna inte hade varit med om någon olycka kunde de inte säga om det blev ett förändrat arbetssätt efter att en olycka hade inträffat. En av de äldre informanterna var däremot med om en förändring. Han nämnde att det blev ränningsförbud i en av forsarna eftersom det var någon som hade kantrat där tidigare.

Några av informanterna kände däremot till en del olyckor som gick eller kunde ha gått riktigt illa. Ett flertal av dessa utspelade sig ute i forsarna. En gång inträffade en olycka när två pojkar skulle fara nerför ett fall i Björnideforsen. Mest troligt skulle de ro nerför forsen men var för oerfarna. De fick vatten i båten och både pojkarna och båten försvann.

*”Jag och en till sprang nerför älven för att försöka få ögonkontakt med dem. Vi såg ingenting. Ingen båt. De var bara borta. Ca 500 meter nedanför i selet kom en av dem upp på en bröt. Det var som en lättnad. På en stund kom nästa upp på bröten. Båten hittade de igen nästan nere vid Burmabron.” (Mats).*

Vid ett annat tillfälle hade det bildats en lång timmerbröt ungefär tre kilometer ovanför Storforsen. Ett båtlag skulle gå och hämta en båt som låg vid land en bit ovanför bröten och ro ner den till bröten. När de andra flottarna hade tagit sig ner till bröten via land och väntade på båtlaget hörde de plötsligt rop och skrik.

*”Vi får höra att de skriker, hojtar och vrålar. Och så kom båten upp och ner. Å vad vi blev rädda och det var ganska strömt. Det kom inga gubbar, men det kom ett par ryggsäckar. Jag sprang ut på en timmerkista och drog i land de där ryggsäckarna. De hade lyckats ta sig i land alla tre men de hade alla varit ner med huvudet under vattnet. Det blev lite kaos. De som trillat i, för hem och bytte kläder, ny mat och så. Det gick bra men spännande var det där ett tag.” (Dick).*

År 1944 drunknade en av informanternas kusin, endast 23 år gammal, i Stationsfallen som ligger en bit ovanför Trollforsarna. Informanten berättade att han befann sig en bit ovanför fallet och drog ut virke från land när en flottare kom och berättade att en olycka hade skett, att en man hade drunknat. Kusinen skulle tillsammans med sitt båtlag lossa en timmerbröt i en fors ungefär 100 meter ovanför fallet. Någon gång hände när båtlaget skulle passera med båten mellan två brötar, så att båten vände runt och välte. De andra två i båtlaget var utomordentliga simmare så de tog sig mot land, men informantens kusin hamnade i vattnet där strömmen var som starkast och drogs med vattnet nerför fallet.

#### **3.2.3.4. Flytvästar**

I mitten av 1960-talet introducerades flytvästar i flottningen i Piteälven. Flytvästen trädde över huvudet och knöts fast med ett snöre runt midjan. Den var däremot inte så populär bland flottarna trots att många på den tiden inte kunde simma. De flesta av intervjupersonerna sa att flytvästen aldrig nyttjades, i alla fall inte till det som den var avsedd att användas till. *”De var bra för att sitta på.” (Roger Ö).* En flottare som en av informanterna kände till, hade knutit fast flytvästen på ryggsäcken så att den inte skulle sjunka. Informanten hade frågat varför och till svar fick han att snuset låg i ryggsäcken. Några av informanterna som inte använde flytväst ansåg att flytvästen var tjock och otymplig, vilket medförde att den inte gick att arbeta i. *”Man blev ju som en Michelingubbe.” (Nils).* En informant förklarade att det var lätt att båtshaken fastnade i flytvästen och att risken att ramla i vattnet då blev större. Att ha flytvästen på kunde i vissa situationer vara farligare än att vara utan.

*”De sa att det första du skall göra om du åker nerför ett brott, är att ta av dig flytvästen för man tar sig inte ur brottet med flytvästen på. Skulle man klara sig ska man dyka ner till botten och simma under vågen.” (Arne).*

En av intervjupersonerna var av en annan åsikt gällande flytvästarna. Han tyckte den var väldigt bekväm och väl utprovad. I biflödet Abmorälven var det år 1974 ett måste att alla skulle ha flytväst, påpekade en informant. Enligt honom smittade det av sig till flottarna efter Piteälven när de kom dit, så att fler som var ute på vattnet började använda dem.

### 3.2.4. Boende och transport

De flesta av informanterna som var med i flottningen fram till mitten av 1960-talet, bodde för de mesta i tält (Figur 21), speciellt när de var i den övre delen av Piteälven. Tälten var av modellen ryggåstält som rymde två eller fyra man. I fyramanstälten sov det vanligtvis två personer eftersom packningen även skulle rymmas. Att bo i tält gick bra för de flesta, det fanns inte så många andra alternativ. Men det var inte alltid så trevligt, speciellt inte när det regnade. *”Ibland fick vi sätta upp tältet i hållande regn och sen sova där, så du kan ju tänka dig...” (Mauritz).* En av informanterna berättade att han inte fick en sammanhängande nattsömn i det första tältet som han sov i.



**Figur 21.** Fram till mitten av 1960-talet var det vanligt att flottarna bodde i tält. Fotot är taget av Arne Bergh när hans flottarkollegor intar frukost.

*”Första tältet jag sov i var utan dragkedja, så det var 1 miljon mygg där inne efter 30 minuter. Men mor hade skickat en radarburk så jag spreja på så det blev världens dimma där inne. Jag sov 30 minuter och sen var det dags igen...” (Arne).*

På vissa ställen efter älven fanns det kojor som ägdes av flottningsförening och som flottarna kunde bo i. Ibland var vissa flottare ändå tvingade att sova i tält. En anledning var att en del kojor var så små att det inte fanns sovplats till alla. En annan anledning var att flottningsföreningen under 1960-talet hyrde ut en del kojor till fiskare, eftersom flottarna ibland bara nyttjade boendet tre till fyra dagar innan de fortsatte vidare efter älven.

Informanterna som flottade efter mitten av 1960-talet bodde mer frekvent i kojorna. Flottningsföreningen ägde också hus och baracker som flottarna använde. Tummarbaracken i Moskosel, som flottningsföreningen ägde tillsammans med virkesmätningsföreningen, och flottningskojan ”Kullen” nära Sikfors, var bostäder som några av informanterna nämner. Hur det såg ut inne i byggnaderna varierade. Vid sjön Vuolvojaure fanns en kåta med endast bänkar att sova på. Vissa kojor bestod av ett rum med flera slafar och en kamin. Andra kojor,

som exempelvis ”Kullen”, var lite större med flera sovrum, en förstuga, en källare, ett kök och en kokvrå (Figur 22). I Bredsel bodde en informant som flottade i slutet av flottningsepoken, i en lite stuga. Där var det gemensam dusch och toalett som på en camping. De flesta tyckte att det var bra boenden trots att standarden i regel var ganska primitiv. Standarden var däremot ingenting som de reflekterade särskilt mycket över. ”Man funderade inte så speciellt mycket för att man var glad att få kasta sig i säng.” (Kent).

Beskrivning av			
Flottningskojan <u>Kullen</u>			
Flottled och distrikt: <u>Pite Älv 1.</u>			
Läge: <u>Piteå socken</u>	<u>Kullen</u>	<u>Kullen nr 1<sup>7</sup></u>	<u>Axel Viklund, Tvärån</u>
Kommun	By	Hemmansb./Kronop.	Markägare
Byggnadsår: <u>Rep. 1959</u>			
Material och byggnadssätt: <u>Timrad med förstuga av spanter</u>			
Antal rum: Bostadsrum <u>3</u> Kök <u>1</u> Kockrum <u>1</u>			
Förstuga <u>1</u> Skafferier <u>1</u> Förvaringsrum <u>    </u>			
Källare <u>1</u>			
Sovplatser, anordning och antal: <u>25 st. en-manssängar</u>			
Taktäckning: <u>Plåt</u>			
Eldstadens konstruktion och placering: <u>Järnspis</u>			
Kojans skick: <u>Bra</u>			

**Figur 22.** Beskrivning av flottningskojan ”Kullen”. Källa: FAN, PF, Ser. C, Vol. U.

Från början var det inte så ofta som flottarna åkte hem under flottningssäsongen. Huvudorsaken var att de var tvungna att hinna flotta ner virket till skiljet i Böle medan vattenförhållandena var goda. Att ta sig hem var även ganska besvärligt. Det var ofta långt och svårt att färdas på grund av det begränsade vägnätet. Midsommar var en högtid som flottarna hade långledigt. Några flottare tog då tillfället i akt och begav sig hemåt. En midsommar gick en informant ungefär tre mil enkel väg längs norra sidan Piteälven för att ta sig hem.

Kring 1970-talet, när vägnätet hade expanderat, började bussar av mindre modell att användas för att transportera flottarna ut till älven där de skulle börja arbeta. Ibland kunde det ändå bli en bit att gå om vägen inte gick hela vägen fram till älven. Bussarna utgick oftast ifrån en samlingsplats nära boendet för att sedan plocka upp flottare längs med vägen. Sådana samlingsplatser fanns bland annat i Moskosel, Bredsel och Sikfors. Dagspendlingen möjliggjorde att vissa av flottarna kunde åka hem betydligt mer frekvent. Några av informanterna hade ett minne av att det var Granlunds Buss i Vidsel som ägde bussarna. Till en början åkte bussen tillbaka efter att flottarna hade lämnats vid älven. På senare tid kördes bussen av en flottare som arbetade i älven och som flyttade bussen allt eftersom. Bussen var då alltid lättillgänglig om någonting skulle inträffa.

### 3.2.5. Mathållning och kost

Mathållningen förändrades en del under tidsperioden. Före år 1950 hade flottarna med sig egna råvaror som tillagades av en person som kallades för ”gnistrare”. Gnistraren var ofta en äldre man som enligt många av informanterna var duktig på att tillaga maten. Innan flottarna åkte ut till älven på morgonen informerade de gnistraren om vad de ville att han skulle laga för mat och ställde fram eller visade var ingredienserna och pannorna fanns. Eftersom var och en av flottarna hade med sig egen mat och egna pannor kunde det vara flera olika maträtter som skulle tillagas. Tillagningen gjordes på en lång stockeld och ibland hade gnistraren upp emot sex stekpannor som han hanterade samtidigt. När flottarna kom tillbaka för att äta var maten som regel alltid färdig.



Gnistraren hade också till uppgift att skaffa ved och hålla elden vid liv under matrasterna. Några av informanterna berättade att om det var ett stort flottarlag kunde det i vissa fall finnas en ”hjälpgnistrare” som bistod gnistraren med att göra upp eld och hämta ved.

När det var dags att flytta lägret längre ner efter älven packades flottarnas lumpsäckar (säckar innehållande deras tillhörigheter som exempelvis tält och sängkläder) i stora båtar, kallat ”lumpbåtar”. Lumpbåten kördes för det mesta av gnistraren. Han beräknade ungefär hur långt flottarna skulle hinna innan nästa rast, körde dit och började tillaga maten eller förbereda för övernattning. Lägerplatserna var oftast fasta och nyttjades under flera säsonger.

Det fanns en gnistrare från Västerfjäll som var särskilt känd bland informanterna och som många berättade om. Han var väldigt duktig på att laga mat men eftersom han rökte som en borstbindare, föll ofta aska ner i maten. *”Men det brydde sig ingen om, det var ju bara aska.” (Rune).* Det hände ganska ofta att flottarnas packning blev blöt när gnistraren från Västerfjäll körde lumpbåten mellan lägren. *”Jag försökte ha en platsäck att stoppa in packningen i.” (Arne).*

När matförråden började sina fanns det möjlighet för flottarna att beställa mat med turbåten från Moskosel medan den gick eller handla på de affärer som fanns i närheten av älven, som exempelvis i Forsnäs. Utbudet i vissa affärer var däremot inte så stort.

Kring 1950-talet infördes en ny struktur gällande mathållningen. Kocklag introducerades. Enligt en informant var det Vidsel- och Bredselborna som började med kocklag och att de längst upp i älven fortfarande hade kvar det gamla systemet med gnistrare. Alla informanter berättade att de kocklag som de hade haft, fanns nedanför Moskosel efter Piteälven eller i anslutande bäckar och biflöden. En mer detaljerad redovisning om hur mathållningen i kocklagen var organiserad, finns i avsnittet *Kvinnans matlagning - i hemmet och i flottningens kocklag*. Kring 1970-talet när dagspendlingen till älven började, avvecklades kocklagen allt eftersom. Därefter blev det individuell matlagning i flottningen där flottarna tog med sig mat hemifrån och tillagade den själva över elden.

Den kost som flottarna hade när de införskaffade maten var för sig, var ganska begränsad och ensidig. Palt, pannkaka, korv och stekt fläsk var vanligt förekommande under hela tidsperioden (Figur 23). Torrmjolk, välling, fil, fisk, surströmming, ärtsoppa och konserver var ett par andra maträtter som några informanter nämnde att de ofta åt. *”Det var inga gourmémiddagar.*

*Det skulle gå fort och vara enkelt.” (Nils).*

När flottarna sov i tält eller kojor längs med

älven var det svårt att förvara maten så att den höll sig fräsch under en längre period.

Husmans bröd blev mjukt, limpan blev hård och korven blev grön.

*”Korven blev grönare och grönare, vi var ju tvungna att lagra mat för ganska lång tid. Ska vi skära bort det gröna... Nää, det är ju bara penicillin.” (Arne).*



**Figur 23.** Stekt fläsk var en populär maträtt bland flottarna. Foto: Arne Bergh.

### 3.3. Den sociala relationen mellan flottarna

#### 3.3.1. Sammanhållningen och stämningen i flottarlagen

Att sammanhållningen var bra inom flottarlagen var alla informanter eniga om. Många av informanterna tyckte att det var just kamratskapet som var det allra roligaste med flottningen (Figur 24). En informant liknade flottningen med lumpen, där de också blev ett ganska sammansvetsat gäng. En annan informant förklarade att kamratskapet blir bra när man är ute och arbetar heldagar tillsammans, sitter runt en eld, äter och pratar. Att stämningen generellt sett var bra inom flottarlagen tyckte alla informanter. Några berättade att det alltid var någon i laget som var skämtsam och drog roliga historier, vilket gjorde att flera andra hakade på. En informant medgav att en del skämt och historier kanske inte var helt rumsrena. Ibland inträffade även vissa händelser som gjorde att flottarna fick sig ett gott skratt.



**Figur 24.** Det var en bra sammanhållning inom flottarlagen och många av informanterna tyckte att kamratskapet var det allra roligaste med flottningen. Foto: Arne Bergh.

*”Per-Lennart hade aldrig något kaffe och inga grejer. En dag hade han fått löningen och så kom han med kaffepanna och kaffepaket. Han var så stolt. Så gick han och skar en pinne som passa in i pannan, det var jökla noga att den skulle passa. Då går han ner till älven, håller bara i pannan i pinnen och sticker ner pannan i vattnet. Gluffs sa de ju bara! Så då var det bara pinnen kvar i handen. Jag glömmar aldrig Per-Lennarts min.” (Roger Ö).*

Enligt några informanter var det i princip aldrig något gorm eller gnäll att arbetet var tungt. Ibland kunde det bli diskussioner när personer hade olika åsikter om saker och ting. *”Men det blev aldrig så pass att det rent blev bråk.” (Arne).* De flesta informanterna uppfattade att det inte fanns någon utpräglad social rangordning mellan flottarna, mer än att flottarbasen hade ledarrollen. Alla respekterade varandra. Däremot nämnde ett fåtal informanter att det fanns en slags naturlig och social rangordning, där de äldre flottarna hade en liten högre status. I många fall berodde detta på att de äldre hade mer erfarenhet av arbetet. Enligt några informanter var det inte så ofta som de yngre framförde förslag om förändringar i arbetet just på grund av att de var oerfarna och att de kände att de inte hade så mycket att tillföra. En informant klargjorde däremot att ingen blev nonchalerad, att de äldre också lyssnade på de yngre.

Några informanter berättade att det fanns en slags jargong inom flottarlagen. Ett fåtal av intervjupersonerna kunde ibland tycka att det var ett ganska hårt språk och en hård attityd när det gällde arbetet. Men dessa informanter var noga med att poängtera att om än tonen kunde vara hård så var den i grunden alltid hjärtlig, att det lät betydligt värre än vad det var. En informant tydliggjorde att hur personer uttrycker sig behöver inte karakterisera hur de är som personer. Att när vissa pratar kan det låta så fint, men att de egentligen är skitstövlar och att

andra som har ett litet hårdare språk, kan vara jättesnälla invändigt. Han fortsatte med att säga att alla kanske inte var medvetna om detta. Att det beror nog på hur man uppfattar den andre och hur väl man känner varandra. Ett fåtal andra informanter upplevde en helt annan jargong i flottarlagen, utan några dumheter eller negativa toner. För dem var jargonen hårt arbete.

### 3.3.2. Laganda

Att flottningen var ett lagarbete ansåg alla informanter. *"Det skulle inte ha gått om var och en skulle ha gjort på sitt sätt."* (Roger Ö). Alla var tvungen att hjälpas åt och det var viktigt att kunna samarbeta. *"Man kunde fort få en stock på bena om man inte var samspelt."* (Sture). Ingen av informanterna nämnde att det var någon som alltid var slö och lat, alla arbetade efter sin kapacitet. Några informanter belyste att i ett lagarbete likt flottningen är viktigt att alla kan lita på varandra, vilket de flesta ansåg att de gjorde.

*"Hände det någonting så fanns det inte en tvekan om att alla ställde upp och hjälpte till. Och det visste man, att alla skulle göra precis vad de kunde."* (Arne).

Några informanter berättade att det fanns vissa flottare som skulle visa sig lite på styva linan. Dessa brukade däremot straffa sig själv, vilket gjorde att de rättade in sig i ledet. En informant berättade om en person som skulle vara med i flottningen. Den nya flottaren var skrytsam och menade att vara båtförare, det var ingenting märkvärdigt. Tillsammans med en flottarkollega skulle den nya flottaren bevisa detta genom att ta sig nedför en fors i en båt. Informanten såg att det inte skulle gå vägen, de valde fel väg nerför forsén. Mycket riktigt så tippade båten. Då visade det sig att den nya flottaren inte var någon bra båtförare. Men skryta kunde han, sa informanten.

### 3.3.3. Hyss och påhitt

Skämt och historier var några sätt att lätta upp stämningen under periodvis slitsamma arbetsdagar. Att det även förekom hyss och andra påhitt som satte färg på vardagen, hade informanterna delade mening om. Några av informanterna ansåg att de var ganska professionella. En av de äldre informanterna förklarade att flottningen var ett så pass allvarligt arbete att man inte kunde hitta på något spratt. Men det fanns vissa som skulle utmana ödet litegrann och vara dumdristig.

*"Det var två gubbar som tog järnlinor som man kopplar mellan bommarna, och hängde dessa kring halsen. De tävlade om hur många järnlinor som de skulle kunna hänga dit och klara av att simma med."* (Karl-Erik).

Några andra informanter berättade om ett påhitt där flottarna utmanade varandra att springa på timmer som låg i vattnet. De tävlade bland annat om vem som klarade av att springa längst utan att ramla i vattnet. En informant sa att en gång var det några gubbar som skulle sätta en flottare från Stockholm på prov. De utmanade honom att springa på timmer som låg i vattnet i Jäkna. Stockholmare var jätteduktig, snabb och vältränad så han fixade det galant. Informanten förklarade att efter det blev stockholmaren mer accepterad av gubbarna.

Samma informanter delade även med sig av busstreck som de upplevt eller hört talats om. En av dem berättade att han hade en flottarkollega som var väldigt rädd för råttor.

I en koja i Bredsel som hade ett glest golv, sprang det råttor kors och tvärs i matkällaren. Där kom en i flottarlaget på att de skulle ta skägglav och lägga i flottarens ficka medan han sov. När flottaren vaknade till och kände i fickan fick han panik. "En råttjävul", skrek flottaren och tog tag i skägglaven och nöp till. Sen tog han kniven och skar bort en bit av skägglaven, i tron om att det var en råtta. Detta lättade ju upp stämningen litegrann, sa informanten. Att lägga knytnävsstora stenar eller döda ormar i andras ryggsäckar, var andra hyss som nämndes. Informanterna ansåg att busstrecken var ganska oskyldiga och betonade att ingen mobbing förekom. En informant menade att när det är en glad stämning är det lätt att det blir lite hyss.

### **3.3.4. Relationen till flottarkollegorna efter flottningsepokens slut**

Efter att flottningen lades ner i Piteälven, var det endast ett fåtal av informanterna som fortsatte hålla en regelbunden kontakt med vissa av sina flottarkamrater. Anledningen till att de behöll kontakten var i flera fall att de bodde i samma by eller fortfarande arbetade tillsammans i ett annat yrke. En av intervjupersonerna umgås fortfarande med några av sina flottarkollegor.

Några av informanterna har en mer sporadiskt kontakt med flottarkamraterna idag. Ett fåtal berättade att de vid vissa tillfällen har träffat på sina forna kollegor av en slump och då börjat pratat med varandra. Samtalsämnenäna innefattade bland annat hur de har det idag och om gamla minnen från förr. Vid några tidpunkter hände det att en informant inte höll på att känna igen sina tidigare kollegor.

*"Jag träffade väldigt mycket ungdomar efteråt som har kommit och sagt: Hej Sture! Jag var ju ofta som en fågelholk. Men det var ju som roligt att träffa dem." (Sture).*

Det var ett fåtal av informanterna som inte hade haft någon kontakt alls med flottarkamraterna efter att flottningen avvecklades. När flottningen lades ner flyttade vissa flottarkollegor till andra orter för att söka sig till nya yrken eller för att skaffa en utbildning. Detta gjorde att kontakten blev mycket svårare att upprätthålla, något som ett fåtal informanter tyckte var lite synd men begripligt. *"Det är inte så mycket att göra åt. Det är naturligt." (Arne).* En informant poängterade att han gärna skulle vilja träffa vissa av flottarkamraterna idag, för att höra hur de har det.

Idag är det även många av intervjupersonernas flottarkollegor som har avlidit.

## **3.4. Flottningens avtryck hos flottarna**

Livet som flottare har lämnat lite olika avtryck hos informanterna. De flesta berättade att flottningen har påverkat deras liv på något sätt och ett fåtal ansåg att flottningen inte har haft någon större inverkan på deras liv. De som nämnde att flottningen har gjort avtryck i deras liv menade att avtrycken i de flesta fall var av positiv karaktär. För en informant var flottningen en spännande och rolig period som han inte skulle vilja vara utan och för en annan var flottningen ett äventyr.

En intervjuperson berättade att arbetet och mentaliteten kunde vara ganska macho och att detta har påverkat honom rätt så mycket senare i livet.

Alla informanter har fått erfarenheter eller lärdomar i flottningen som de har tagit med sig genom livet. Några av dem sa att de lärde sig att läsa vattnet, vilket har varit av värde för vissa när de senare har färdats med båt i något vattendrag (Figur 25). Några andra informanter berättade att det var i flottningen som de lärde sig förstå allvaret och att inte vara dumdristig, att man ska ha respekt för vattnet och för faran.

*”Då man är på vattnet har man lärt sig att man skall sitta i båten och om det blås för mycket så ska man inte ut på sjön.” (Rune).*



**Figur 25.** Några informanter har senare i livet haft nytta av att de i flottningen lärde sig att läsa vattnet.  
Foto: Arne Bergh.

En informant beskrev att i flottningen fick de lära sig att arbeta och att ta i. Att när en tror att man har tagit i så mycket att man kan svimma, så vet man att en kan ta i lika mycket till. Man skall aldrig ge upp. En av intervjupersonerna har fått stor förståelse för yrken som är fysiskt krävande, genom sina erfarenheter från flottningen. Att visa hänsyn och att ta ansvar, var saker som en annan informant har tagit med sig. Han fick även lära sig vikten av att göra sitt jobb och inte förlita sig allt för mycket på andra.

Det händer att några informanter drömmer sig tillbaka till tiden i flottningen. Många gånger på senare tid har flottningen dykt upp i minnet när en av informanterna har varit och fiskat i Piteälven. När en annan informant hade bildat familj och de skulle göra något roligt tillsammans, åkte de ofta ut och kampade på ett trivsamt ställe vid en sjö eller älv. Där gjorde de upp eld och sov över i tält. Han berättade att i flottningen fick man övernatta på sådana mysställen hela tiden.

År 1982 flottades det sista virket i Piteälven. Att flottningsepoken idag är förbi tyckte en av intervjupersonerna var väldigt synd. Han hade önskat att den hade fortsatt så att fler skulle få se hur flottningen gick till. Att en informant var särskilt stolt att få ha upplevt detta går inte att ta miste om. *”Det är inte hemskt många som kan gå omkring och säga att man har varit i flottningen.” (Arne).*



### **3.5. Kvinnans roll i flottningen**

#### **3.5.1. Kvinnor i älv- och bäckflottningen**

Ingen av de manliga flottarna som jag intervjuade kände till någon kvinna som har varit med och flottat virke i Piteälven eller i anslutande bäckar. En manlig informant berättade att kvinnor inte var lämpade för det arbetet, att det var alldeles för fysiskt krävande. Ett fåtal av de manliga informanterna trodde att det har funnits kvinnor som har arbetat på Pite Älvs Flottningsförenings kontor i Piteå eller vid skiljet i Böle.

Teorin som de manliga intervjupersonerna hade, om att ingen kvinna har flottat virke i Piteälven, dementerades av en av mina kvinnliga informanter. Hon deltog nämligen en sommar i bäckflottningen mellan en större sjö och huvudälven när hon var ungefär 12 år gammal.

*”Det var sista året som de flottade från den sjön. Då var bäcken så smal att vi stod på varsin sida bäcken och såg till att timret inte skulle slå på tvären, för då skulle det bli brötar.” (Anonym).*

Hon berättade också att det var ytterligare en flicka som hjälpte till i bäckflottningen den sommaren. De var ungefär i samma ålder. Båda var anställda av Pite Älvs Flottningsförening och fick lön precis som de manliga flottarna.

#### **3.5.2. Kvinnans matlagning - i hemmet och i flottningens kocklag**

En manlig informant som arbetade i flottningen när det var individuell mathållning och då det mesta av maten fraktades hemifrån, konstaterade att kvinnor i allra högsta grad var involverade i matlagningen åt flottarna. Han berättade att förr var det inte ovanligt att karlarna och pojkarna som flottade inte visste hur man lagade mat. Därför var det ofta en kvinna i hemmet som ordnade matsäcken åt männen när det skulle bege sig ut i flottningen.

De manliga informanterna som hade haft kocklag som stod för mathållningen under 1950- och 1960-talen, berättade att maten i kocklagen tillagades av en kvinnlig kocka. En informant mindes att kockan som han hade haft var en äldre kvinna från Bredsel. Förutom kockan bestod även kocklagen av en kockfar och en hjälpkocka eller hjälpkock som assisterade kockan med matlagningen om det var stora flottarlag. Att införskaffa ved och vatten samt bära ut slask var kockfars eller hjälpkockans/kockens uppgift. Kockfar hade även det övergripande ansvaret för kockorna samt skötte det administrativa och räkenskaperna.

##### **3.5.2.1. Kockans arbetsförhållanden och arbetsuppgifter**

De kvinnliga informanterna som har arbetat som kocka började säsongen i mitten av juni eller i början av juli. Hur länge säsongen varade varierade, en informant kockade enbart några veckor och en annan kockade i en och en halv månad. Variationen berodde på hur långt de flyttade med flottarna längs med älven. En av intervjupersonerna berättade att hon började kocka i Moskosel, följde med flottarlaget till Benbryteforsen och därefter till Bredsel. När flottarna drog vidare till ”Kullen” vid Sikfors, var det hennes blivande svägerska som tog över arbetet som kocka.

En annan informant sa att hon inte flyttade med flottarlaget utan kockade endast på ett ställe, vilket innebar en kortare säsong. Flera av informanterna kockade alla dagar i veckan under säsongen och åkte inte hem vid något tillfälle. En av informanterna hade lite mer ledigt, ibland var hon ledig någon dag mitt i veckan och ibland på helgen.

De kvinnliga informanterna bodde tillsammans med flottarna i kojorna och hade ett eget utrymme där de sov och kunde vara för sig själva. En informant berättade att utformningen av rummen som hon hade var olika beroende på var de bodde. I Moskosel låg hennes rum på kortsidan av kojan. Det var väldigt litet, endast sängen fick plats och det fanns inte något fönster som släppte in ljus. I Bredsel bodde flottarna i ett större hus och där hade hon sitt rum på övervåningen med utsikt mot Storforsen. En annan informant sa att hon hade sitt utrymme i kockburen, en liten avbalkning innanför köket i kojorna. Där fanns en tvåvåningssäng som hon och hjälpkocken sov i. Alla informanter tyckte att det gick ganska bra att bo som de gjorde. *"Man hade inte så stora fordringar."* (Anonym).

Lönen som kockan fick betalades av flottarna och baserades på hur många personer som kockan lagade mat till. Kockfar förde bok och höll koll på hur många flottare som åt varje måltid. Informanterna uppskattade att för det mesta brukade det vara mellan 15-20 man som åt varje mål. Ibland kunde det vara färre, kring tio-tolv man. En informant fick 3 kronor per man och måltid. En annan fick ungefär 50 kr per månad utav varje man. Det var inte en sådan stor förtjänst, ansåg en av informanterna. Men hon var ändå glad för det lilla som hon tjänade.

Det var ofta långa arbetsdagar för kockan, från tidiga morgnar till sena kvällar. Kockan klev upp före flottarna som arbetade förmiddagsskiftet, för att tända eld i spisen så att den skulle vara varm när hon skulle tillaga frukost. Oftast bestod frukosten av gröt, välling eller kräm, smörgåsar och kaffe. När flottarna hade ätit frukost och begett sig ut, plockade kockan bort från borden och diskade. Sen skulle middagen (dagens lunch) förberedas till flottarna som började eftermiddagsskiftet. Om flottarna inte arbetade långt ifrån kojan, åt även flottarna som hade förmiddagsskiftet middagen i kojan. Om de hade långt tillbaka fick de antingen hålla sig med egen mat eller så skickade kockan med dem en matsäck på morgonen. I Arnemark, ca en mil norr om Böle, hade de ett annat system. Tillsammans med kockfar levererade hjälpkocken middagen till flottarna vid älven. Maten fraktades varm i grytor med bil till en plats nära flottarna. Där mötte flottarna upp dem och hjälpte till att bära ner maten till älven. *"Kaffe kokade vi där för de hade ofta en eld när vi kom."* (Irma). När förmiddagsskiftet sedan kom tillbaka till kojan på eftermiddagen skulle de ha aftonmaten (dagens middag) och på kvällen när eftermiddagsskiftet dök upp serverades en lättare måltid eller fika. Inte förrän kockan hade plockat bort och diskat efter kvällsmålet kunde hon krypa till sängs. En del gånger var det inte förrän efter midnatt som kockan fick lägga sig.

*"Konstigt nog tänkte man aldrig på att det var långa dagar, utan det skulle vara så och då jobbade man så. Men nog fick vi sova ordentligt. Flottarna var ju också trötta, så det blev tystare och tystare."*  
(Anonym).

Däremot kunde kockan få vila någon timme under dagen mellan måltiderna om förberedelserna inte var så omfattande och om det inte fanns något annat att göra. Kockan åt när det passade, ibland tillsammans med flottarna eller efter hon hade diskat.

Maten tillagades i regel i köket i kojan. I vissa kojor utgjorde köket ett separat rum och i andra var det ett kombinerat rum med både kök och matsal. Köksdelens utformning varierade mellan kojorna men bestod ofta av en järnspis, en mindre diskbänk med skåp och ibland ett skafferier. Flera av informanterna vittnade om att det blev fruktansvärt varmt att laga mat vid järnspisen, speciellt under soliga dagar när det även var varmt ute. Ibland kunde det vara en del av matlagningen då det inte var så populärt att öppna fönster och vädra.

*"Hade man öppet fönstren så kom alla myggen in, så blev de ju lite liv av gubbarna att det var myggigt. Då luktade det i kojan när man inte kunde vädra." (Anita).*

Köksutrustningen var inte så märkvärdig. Den bestod bland annat av skålar, grytor, pannor och rivjärn. Utrustningen tog de med sig till nästa koja när de flyttade och några av informanterna trodde att det var kockfar som tog hand om utrustningen mellan säsongerna.

Maträtterna bestämdes av kockan tillsammans med kockfar eller hjälpkockan/kocken. Ibland inhämtades önskemål från flottarna. Vilka maträtter som kunde tillagas begränsades delvis av möjligheten att förvara råvarorna under en längre tid, eftersom det ofta inte fanns tillgång till varken kylskåp eller frys. En informant berättade att vissa råvaror förvarades i en låda i älven så att de skulle hållas kalla. De råvaror som var ömtåliga tillagades först men ibland hann råvarorna ändå bli dåliga innan de skulle användas. En informant berättade att hon än idag minns doften av härsken potatis som hade blivit dålig i skafferiet. Många av informanterna ansåg att maten som de serverade till flottarna gav en ganska varierande kost. Färska grönsaker hörde inte till vanligheten men ibland erbjöds kokta. Palt, pannkaka, fläskrätter, köttbullar, ärtsoppa, kötsoppa och kalops var några maträtter som informanterna nämnde att de lagade. Det var inte heller ovanligt att fisk, som flottarna hade fångat, tillagades.

*"Flottarna fiskade jättemycket efter arbetsdagens slut. Vi hade färsk fisk jätteofta så vi stekte mycket fisk. Det tyckte de var gott. Det blev ju billigare för dem också. I och med att de fiskade så blev ju matkostnaden lägre." (Anita).*

Inköp av råvaror gjordes en eller ett par gånger per vecka, enligt flera av informanterna. En informant berättade däremot att de handlade betydligt oftare, i regel varannan dag. Inköpen genomfördes på olika sätt. En informant berättade att hon följde med kockfar och handlade. En annan sa att det var kockan som skrev handlingslistan och att kockfar åkte och handlade själv. Ytterligare en annan förklarade att hon ringde till affären och berättade vad hon ville ha för råvaror. Affären skrev upp kostnaderna och därefter levererades matvarorna till kojan med turbussar. Alla informanter berättade att det var kockfar som betalade för inköpen och att han sedan beräknade hur mycket var och en av flottarna skulle betala till honom för maten. Beräkningen baserades på hur många måltider som personen hade ätit, inköpskostnaderna per person och hur mycket som personen hade lagt ut innan.

Städning av kojan ingick också i kockans arbetsuppgifter. En informant sa att det inte var regelbunden storstädning som krävdes, för det mesta sopades bara golven och borden och bänkarna torkades av. När de skulle flytta vidare till nästa koja genomfördes städningen mer noggrant. Golven skulle vaskas. Skåp och skafferier skulle plockas ur och torkas.



*”Jag har alltid varit väldigt noga med att det skulle se prydligt ut då vi hade farit. Man ville ju inte fara därifrån och sen få höra att det var några grisar som hade varit där.” (Anonym.)*

Enligt alla informanter hjälpte inte flottarna till med städningen, varken medan de bodde i kojan eller när den skulle städas ur. En av informanterna påpekade däremot att flottarna var ordningsamma, inte stökade ner och plockade undan efter sig. Att de var så ordentliga trodde hon berodde på att kockfar var duktig på att se efter flottarna.

### 3.5.2.2. Flottarnas bemötande och uppskattning av kockan

Flottarnas bemötande gentemot kockan var bra och respektfullt, berättade alla kvinnliga informanter. En av informanterna hade en teori om att respekten grundade sig i att flottarna var väldigt mån om att ha en kocka som lagade mat åt dem. Att vara ensam kvinna bland alla karlar tyckte alla informanterna inte var besvärande på något vis. Flottarna var alltid trevliga och vänliga mot dem. *”De gick bra att umgås med.” (Irma)*. Flera av informanterna beskrev att de kände sig som en i flottarlaget, att de blev accepterade för den de var och att de aldrig kände sig utanför. Många av informanterna ansåg att det var just gemenskapen i lagen som var det allra roligaste med att vara kocka. Vissa kvällar satt alla tillsammans och pratade, spelade kort eller berättade historier. En informant berättade om en lek som de ofta ägnade sig åt. Den kallades för ”Skettkäpp” och gick ut på att två personer skulle hålla i varsin ände av en slät pinne (Figur 26) för att sedan dra allt vad man orkade. Den som tappade taget om pinnen förlorade, vilket informanten sällan gjorde. *”Jag fick så bra grepp jämt. Pinnen sög som fast i min hand.” (Irma)*. En annan informant förklarade att om hon någon kväll inte kände för att delta i umgänget var det helt okej att dra sig undan till sitt rum. Ibland hände det att flottarna festade till det. En informant tyckte att det kunde vara lite jobbigt, men hon poängterade att det aldrig uppstod situationer där hon kände sig utsatt. Hon förklarade att flottarna bara blev mer trevliga, att de gav henne många fina komplimanger om hur bra hon var.



**Figur 26.** En slät pinne som användes vid leken ”Skettkäpp” som en kocka berättade att hon brukade utmana flottarna i. Pinnen är tillverkad av Elfrid Lindberg. Foto: Linda Norén.

Alla kvinnliga informanter upplevde att de var värdefulla för flottarna och att flottarna uppskattade deras närvaro och arbetsinsats. Uppskattningen uttrycktes på olika sätt. En intervjuperson berättade att när flottarna åkte och handlade på kvällen, så köpte de alltid med sig någonting till henne. Informanten sa också att flottarna var väldigt tacksamma och att de gav beröm när de tyckte att maten var god.

En annan intervjuperson kände sig uppskattad när hon hjälpte till och levererade mat till flottarna vid älven. När flottarna såg henne blev de glada och sa ofta: nu kommer lillkocka med maten! Alla informanter var eniga om att de inte trodde att flottarna hellre skulle laga sin mat själv. *"Jag tror de tyckte att det var ganska bekvämt att få mat lagad."* (Anita).

De manliga informanterna som hade haft en kocka som lagade mat, tyckte om den typen av mathållningssystem. Kockan gjorde att bra jobb. Att få gå och sätta sig utmed ett dukat bord var väldigt uppskattat, förklarade en informant. Det underlättade också för flottarna att kockan lagade mat när de gick skiftgång. På så vis kunde de lägga sig tidigare på kvällen och därmed känna sig mer utvilad på morgonen. En informant berättade att det var också en fördel att inte hela tiden behöva trängas vid elden med varsin panna. Det kunde bli stökigt och maten blev inte alltid genomvarm. De flesta informanterna ansåg att kosten blev lite mer varierande när kockan stod för matlagningen och att maten i regel smakade bra. Något som en informant belyste var att det blev trevligare och lättare stämning inom flottarlaget när kockan var i närheten. De flesta informanterna konstaterade också att det blev ett mer vårdat och tillrättat språk när kockan var med.

## 4. DISKUSSION

### 4.1. Stora likheter mellan flottningsarbetet i Piteälven och i andra älvar i Sverige

Flottningen i Piteälven liknar på många sätt den flottning som bedrevs i andra vattendrag i Sverige, gällande både hur flottningsarbetet var upplagt och hur flottningen genomfördes. Under perioden 1942-1982 bestod flottarlagen vid Piteälven av flottare som var mellan 16 år och 70 år. Den stora åldersvariationen fanns även inom flottarlagen i bland annat Ångermanälven. I de lagen fanns det både 15 åriga pojkar och pensionärer som närmade sig 80 år (Roslund- Forenius 2006). Vid Piteälven var flottarlagen uppdelat i ett antal båtlag och strandfolk. Båtlagens uppgift var bland annat att lossa timmerbrötar ute på vattnet och att dra ut virke från lugnare sel medan strandfolkets huvudsakliga uppdrag var att få ner virke från land. Ofta var det yngre personer med mindre erfarenhet som blev strandfolk. Den uppdelningen och arbetsfördelningen måste ha varit en vanlig utformning eftersom det upplägget även förekom i Ångermanälven, Klarälven och Dalälven (Roslund- Forenius 2006, Lundén 1986; Hellstrand 1980).

I stora drag genomfördes arbetet med att flotta virke från skogen till skiljet på samma sätt i Piteälven som i Ångermanälven, Klarälven och Dalälven. Flottningen i de älvarna inleddes också med bäckflottning, innan flottningen i huvudälven tog vid (Roslund- Forenius 2006, Lundén 1986; Hellstrand 1980). I Ångermanälven och i Klarälven delades även flottningsarbetet i huvudälven in i två moment, uthållning och slutresning. I de älvarna användes också samma teknik som i Piteälven gällande hur virke bogserades över sjöar och hur virke samlades upp i stora virkesmagasin (Henriksson 1980; Lundén 1986). En skillnad som fanns mellan hur flottningsarbetet gick till i Piteälven och i Dalälven, var att i Dalälven kunde virke efter år 1948 även vältas i vattnet på vissa sträckor efter att flottningssäsongen var slut. Virket som då tippades i samlades upp vid stoppbommar där de fick frysa inne över vintern. Däremot var det viktigt att inte tippa i virket för nära inpå flottningssäsongens slut med hänseende på virkets låga flytförmåga, utan detta fick tidigast genomföras en månad före beräknad isläggning. Anledningen till att hösttippning användes var att det blev ont om avläggningsutrymmen efter Dalälven (Hellstrand 1980). Ytterligare en skillnad mellan Piteälven och Dalälven var att efter år 1942 genomfördes flottningen i Piteälven endast som ettårsflottning d.v.s. att allt virke som tillförts flottlederna nådde industrierna under samma år. I Dalälven var det sällan detta inträffade utan oftast tog det minst två år för virket att nå industrierna (Hellstrand 1980).

Vid Piteälvens skilje användes samma sorteringsteknik som vid skiljena i Ångermanälven, Klarälven och Dalälven (Roslund- Forenius 2006, Lundén 1986; Hellstrand 1980), nämligen den s.k. kanalsorteringen. Vid kanalsortering liknade skiljenas uppbyggnad en fjäder, med ett intagsverk och flera sorteringsfickor. Detta var en vanligt använd sorteringsmetod efter sekelskiftet (Hellstrand 1980). Vid skiljet i Ångermanälven fanns det däremot fyra intagsverk som gjorde att skiljet såg ut som fyra intilliggande fjädrar (Roslund- Forenius 2006), medan det i Piteälven endast fanns ett intagsverk.

I Piteälven har det alltid bara funnits ett skilje, medan Klarälven och Dalälven hade två respektive nio skiljen efter 1950-talet (Lundén 1986; Hellstrand 1980). De flesta av skiljena i Dalälven var så kallade genomgångsskiljen, där en del av virket avskildes men där den största delen flottades vidare till nästa skilje (Hellstrand 1980). För att underlätta sorteringen av massaved fanns det i Klarälven mellan åren 1947-1977 en slags samsortering av massaveden. Detta innebar att istället för att märka massaveden med ägarmärken vid avlägggen och för att sedan sortera ut de vid skiljet, tilldelade man respektive intressent den volym massaved som svarade mot den volym som inmätts vid avlägggen efter flottleden (Lundén 1986). Informanterna nämnde ingenting om att en sådan samsortering förekom vid Piteälven.

Flottningsarbetet i Piteälven har även genomgått samma typ av teknikutveckling som flottningsarbetet i Ångermanälven, Klarälven och Dalälven. Exempelvis ersattes även huggmärken med färgmärkning i dessa älvar, hästtransporten från skogen till is- eller landavlägggen ersattes också med motorfordon, traktorer började även användas till att välta ut virke från land samt att sorteringsverken också genomgick en mekanisering (Roslund- Forenius 2006, Lundén 1986; Hellstrand 1980).

En tydlig skillnad mellan Piteälven och Ångermanälven, Klarälven samt Dalälven var att det i Piteälven endast fanns ett kraftverk, medan det i de andra älvarna fanns betydligt fler (Roslund- Forenius 2006, Lundén 1986; Hellstrand 1980). Detta gjorde också att flottningsarbetet blev lite annorlunda i de andra älvarna när virke skulle ledas förbi kraftverksdammarna i flottningsrännor gjorda av trä, plåt eller betong (Roslund- Forenius 2006). Kraftverken konkurrerade inte bara med flottningen om vattnet. Kraftverksägarna hade även andra önskemål gällande hur vattendragens fallprofil helst skulle se ut och när vattentappningen från kraftverksdammarna lämpligen borde ske, vilket flottarna var tvungna att anpassa sig till (Hellstrand 1980).

## **4.2. Utvecklingen av flottarnas arbets- och levnadsförhållanden**

Informanternas beskrivning av arbets- och levnadsförhållandena i flottningen i Piteälven genomsyrades av tungt arbete med många riskmoment och bristfällig säkerhet. Under perioden 1942-1982 har flottarnas arbetssituation genomgått förändringar. Från 1940-talet fram till 1950-talet beskrev informanterna att flottningsarbetet innebar arbete alla dagar i veckan med minst 10 timmars arbetspass, undermålig lön, många övernattningar i tält, begränsade möjligheter att åka hem under flottningssäsongerna och en mathållning där en gnistrare lagade mat av de råvaror som flottarna hade med sig. På 1950-talet övertog kocklagen och kockan ansvaret för matlagningen. Under 1960-talet blev arbetsveckan kortare. De flesta flottarna arbetade fem dagar i veckan, 8 timmar per dag. Flottarna fick också större möjlighet att sova i kojor med varierad standard och flytvästen introducerades. På 1970-talet började flottarna dagspendla till älven med bussar och detta möjliggjorde att vissa av flottarna kunde åka hem oftare. Under samma tidsperiod utvecklades kocklagen och flottarna fick ta med och tillaga sin egen mat. Efter år 1974 var flottningslönen ganska bra jämfört med exempelvis arbete på sågverk, enligt några av informanterna.

Den beskrivning som informanterna gav av arbets- och levnadsförhållandena i flottningen under 1940- och 1950-talen upplever jag som väldigt svåra.

Trots att problemen med flottarnas arbets- och levnadsförhållanden i de norrländska skogsbygderna uppmärksammades redan i början av 1900-talet (Törnlund 2000), verkar det inte vara mycket som hade förbättrats för flottarna vid Piteälven fram till 1950-talet. Boendesituationen tycker jag var särskilt undermålig och det har funnits många kritiska röster angående detta. De offentliga utredningarna om Skogsarbetarnas levnads- och arbetsförhållanden från år 1916, Skogsbygdens arbets- och levnadsvillkor från år 1938 samt betänkandet från 1945 års skogshärbärgesutredning (SOU 1949:19) gav en entydig bild om att flottarnas bostäder var bedrövliga, speciellt längst ut i flottledsnätets utkanter (Törnlund 2002). En jägmästare från Lycksele hade starka åsikter om arbets- och bostadsförhållandena vid bäckflottningen. Han ansåg att dessa förhållanden ofta lade grunden till: *"ohälsa för hela livet."* (Sörlin et al 1981). Det argument som arbetsgivarna ofta hade till att inte förbättra boendesituationen genom att bygga fler flottningskojor, speciellt efter de mindre vattendragen, var att fördelarna med kojorna inte täckte bygg- och underhållskostnaderna när kojorna endast nyttjades en kort tid av säsongen (Törnlund 2002). Skogshärbärgeslagen från år 1918 som krävde en högre standard för skogsförläggningar, var ett försök till att förbättra bostäderna för skogs- och flottningsarbetarna (Sörlin et al 1981). Det dröjde dock ändå till efter andra världskriget innan det blev mer motiverat att utveckla boendet för flottarna. Anledningen var den arbetskraftbrist som hade uppkommit inom både flottnings- och skogsarbetet (Karlsson 2005). Efter Piteälven var det brist på arbetskraft redan år 1943 men år 1950 var tillgången extremt låg. Det året arbetade endast tre flottare i älvens övre del den 10 juni och flottningsföreningen hade ingen möjlighet att rekrytera fler förrän i slutet av sommaren (FAN, PF, Ser. D, Vol. V, X, Y). En lösning på den besvärliga rekryteringssituationen ansågs vara att förbättra villkoren och höja statusen för flottarna (Törnlund 2000) genom att bland annat göra någonting åt boendefrågorna (Törnlund 2002). För flottarna vid Piteälven dröjde det ändå till mitten av 1960-talet innan boendeförhållandena förbättrades och det blev vanligt att flottarna bodde i kojor.

Informanternas berättelser om de långa och dåliga arbetstiderna under 1940- och 1950-talen var också anmärkningsvärt. Arbetstidslagarna från år 1908 och år 1920 om tio- respektive åtta timmars arbetsdag omfattade inte flottningen. Detta beslut var både fackföreningar, riksdag och arbetsgivarna eniga om. Anledningen var att flottningen var tvungen att anpassas efter naturens och vattnets rytm, vilket också är förståeligt (Figur 27). Processen att förbättra arbetstiderna påbörjades år 1947 när en motion lämnades in gällande ett förslag att införa sex- eller åttatimmarsskift i flottningen med möjlighet till extra övertid. Bakgrunden till förslaget var att flottningsarbetarna inte skulle behöva känna att de stod utanför det framväxande välfärdssamhället.



**Figur 27.** Flottningsarbetet var tvunget att anpassas efter naturens och vattnets rytm. Därför omfattades inte flottarna av 1908- och 1920 års arbetstidslag, som innebar tio- respektive åtta timmars arbetsdag. Foto: Arne Bergh.

Man ville också undvika att den yngre generationen skulle söka sig till de framväxande industrierna istället för att arbeta i flottningen som hade sämre arbetsvillkor (Sörlin et al 1981). På grund av arbetskraftsbristen och den högkonjunktur som följde av Korea-boomen, lyckades fackföreningarna år 1951 teckna ett avtal med arbetsgivarna som innebar att arbetsdagen reglerades till åtta timmar med rätt till övertidsersättning. För flottarna vid Piteälven medförde avtalet också en ökning av timlönen med 34 % (Karlsson 2005).

Förändringsprocessen av flottarnas arbets- och levnadsförhållanden innebar en förbättrad arbetsmiljö för flottarna. Svenska skogs- och flottningsarbetarförbundet (1948) konstaterade att åtgärderna som hade genomförts förbättrade hälsan för flottarna och ökade deras trivsel och humör. Henriksson (1980) ansåg att på 1980-talet var flottningen ett bra yrke jämfört med många andra. Flottningen var då en arbetsplats som var fri från dålig luft till skillnad från på industrierna och flottningen var inte heller så arbetskrävande och slitsamt tack vare de moderna flottningsmetoderna.

#### **4.2.1. Arbets- och levnadsförhållandena i flottningen i Ångermanälven – en jämförelse**

I stora drag förekom en liknande utveckling av arbets- och levnadsförhållandena för flottarna vid Ångermanälven som för flottarna efter Piteälven. För flottarna vid Ångermanälven blev också arbetsveckorna kortare, dagspendling vanligare och boendesituation bättre (Roslund- Forenius 2006). Däremot införskaffades bostadsvagnar (husvagnar) i början av 1950-talet som förflyttades längs med Ångermanälven när slutrensningen drog fram (Henriksson 1980). Informanterna nämnde ingenting om att denna bostadsform fanns vid Piteälven. Flytvästar infördes under samma årtionde både i Ångermanälven och i Piteälven och dessa verkar ha använts lika lite av flottarna från båda älvarna (Henriksson 1980). Utvecklingen av mathållningssystemet är också överensstämmande. Till en början fanns det också gnistrare vid Ångermanälven som fraktade flottarnas utrustning och proviant med båt mellan lägren, högg ved och ordande stockeld vid lägren (Roslund- Forenius 2006). Däremot tillagade gnistraren vid Ångermanälven inte all mat som flottarna hade med sig likt gnistraren efter Piteälven gjorde. Gnistraren vid Ångermanälven kokade endast potatis och flottarna tillagade sedan sin egen mat till potatisen. På 1950-talet introducerades också kockan vid Ångermanälven som lagade mat åt flottarna i kojorna. Vid Ångermanälven kunde kockan även tillaga maten på en ”kokbåt” som färdades med flottarna efter älven. Kokbåten var en träroddbåt med skorsten och järnspis under tak och väggar av presenning. I kokbåten fanns allt som kockan behövde för matlagningen, bland annat kittlar, porslin, kaffepannor och ingredienser (Henriksson 1980). Denna företeelse berättade mina informanter från Piteälven ingenting om.

#### **4.3. Starka sociala band mellan flottarna**

Den sammanhållning, kamratskap, laganda, tillit och respekt som fanns inom flottarlagarna vid Piteälven finns även på vissa arbetsplatser idag, men jag tror inte att det är en jättevänlig företeelse. Henriksson (2004) trodde att förklaringen till den starka gemenskapen inom flottningen mest troligt var de svårigheter och risker som flottningsarbetet innefattade. Riskerna krävde att flottarna var tvungna att lära känna varandra väl, så att de kunde bli samspelade och hjälpa åt. Flodin (1984) var inne på samma linje. Hon menade att flottarna förenades i de svårigheter som flottningsarbetet innebar.



Att samarbeta mot ett gemensamt mål likt flottarna gjorde och att lyckas med det, förstärkte också relationen mellan flottarna. Enligt Jensen (2015) ökar de positiva känslorna vid ett lyckat samarbete och detta medför ett ökat gillande och starkare sociala band med dem man har arbetat tillsammans med. En till faktor som jag tror bidrog till den starka sociala relationen mellan flottarna var deras arbets- och levnadsförhållanden. Många av flottarna arbetade, åt och bodde tillsammans i upp emot 4-5 månader. Att spendera så mycket tid ihop kan lätt bygga upp en djup vänskap. De gemensamma måltiderna som flottarna hade, var något som Falk (1992) lyfte fram som en särskild stark socialt integrerande mekanism i det förmoderna samhället. De hyss och spratt som informanterna berättade att de utsatte varandra för antog Johansson (2007) var ett sätt att avleda tankarna från vardagens mödor och bekymmer. Jag vill snarare påstå att det var effekter av kamratskapet.

Vänskapen mellan informanterna och deras flottarkollegor höll i sig efter att flottningen upphörde endast för ett fåtal av informanterna. Jag fick uppfattningen om att fler av dem gärna hade fortsatt hålla kontakten, men att bland annat flytt gjorde den svår att upprätthålla.

Informanterna sa att de flesta flottarna hade en bra arbetsmoral och arbetade flitigt utan att klaga. Flottarnas arbetsmoral skulle kunna kopplas till deras bakgrund (Figur 28). Många av flottarna växte upp under den tidsperiod då alla familjemedlemmar, både ung som gammal, var tvungna att bidra med sin ork, kunskap, uthållighet och fantasi för levebrödet och för att arbetet i hemmet och i byn skulle fungera. På den tiden var solidaritet för släkt och familj en självklarhet och att hjälpa grannar, bekanta och helt okända besökare när det var motigt var inte ovanligt (Ryd 1995). Förr innebar också arbetsduglighet och arbetsamhet en viss status och individerna med dessa egenskaper benämndes ofta som arbetskarlar eller arbetsmänniskor, vilket ansågs vara honnörsord (Johansson 1994). Dessa aspekter från deras uppväxt tror jag blev starkt förankrat hos vissa av flottarna och något som blev synlig i deras flottningsarbete.



**Figur 28.** De flesta flottarna arbetade flitigt, utan några klagomål. Flottarnas goda arbetsmoral skulle kunna kopplas till deras bakgrund. Foto: Arne Bergh.



#### 4.4. Mestadels positiva avtryck från flottningen

De flesta informanterna berättade att flottningen har påverkat deras liv på något sätt och att avtrycken för de mesta var av positiv karaktär. Detta kan bekräftas av att vissa informanter brukar återvända till Piteälven för att fiska. En del av dem brukar också drömma sig tillbaka till tiden i flottningen och andra väljer att tälta med familjen vid vattendrag likt de gjorde i flottningen. Mest troligt hade informanterna inte gjort detta om de hade upplevt flottningen som enbart ett slitsamt och tungt arbete. Jag tror inte heller att en informant hade känt att han var stolt över att ha fått varit med i flottningen, om flottningen inte hade gett honom ett mervärde. Yrkesstolthet inom flottarkåren var enligt Jansson (1984) något allmänt vedertaget. Många av de positiva avtrycken tror jag kan kopplas till den gemenskap som fanns inom flottarlagen. Detta baserar jag på hur informanterna uttryckte sig både verbalt och kroppsligt när de berättade om minnena med sina flottarkollegor. Jag upplevde att de blev mycket berörda av att återberätta sina minnen. Att det just var kamratskapet som verkade lämna det starkaste avtrycket hos mina informanter, tycks inte vara unikt. Även en flottare från Ångermanälven antydde detta. Han berättade att det var i flottningen som han fick lära sig vad riktigt kamratskap innebar (Henriksson 1980). Jansson (1984) drar samma slutsats utifrån intervjuer med ett antal flottare från Dalaälvsområdet. Han kom fram till att kamratskapet skapade en särskild atmosfär som många flottare med glädje såg tillbaka på och att även de flottare som tyckte illa om själva flottningsarbetet, lyfte fram kamratskapet som en positiv erfarenhet.

De erfarenheter och lärdomar som informanterna hade tagit med sig från flottningen handlade främst om arbetsdisciplin. Att man ska ta ansvar, sköta sitt jobb och aldrig ge upp. Detta tyder på att arbetsmoralen som fanns i flottningen har följt med dem även senare i livet. Ytterligare en lärdom som några av informanterna tog med sig från tiden i flottningen var att ha respekt för vattnet och inte vara dumdristig. Den lärdomen har även flottare i andra älvar erhållit, bland annat en flottare från Dalaälvsområdet (Figur 29) (Flodin 1984). Förmodligen har de



**Figur 29.** Att inte vara dumdristig och att ha respekt för vattnet, var lärdomar som både mina informanter och en flottare från Dalaälvsområdet erhöi från flottningen. Foto: Arne Bergh.

fått denna insikt eftersom de har sett eller hört vad som kan hända om olyckan är framme. Jag kan tänka mig att den riskmedvetenheten som de fick från flottningen kan ha gjort att de undviker att utsätta sig för onödiga risker även i andra sammanhang. Att lära sig om arbetsdisciplin och att erhålla en riskmedvetenhet tror jag var uppfostrande för många flottare, vilket även en flottare från Ångermanälven ansåg (Henriksson 1980).

## 4.5. Kvinnor i flottningen

Resultatet av intervjuerna visade på att det inte var vanligt att kvinnor flottade virke i Piteälven, men att det faktiskt förekom. En av de kvinnliga informanterna berättade att hon som ung hade arbetat en sommar i bäckflottningen tillsammans med en annan flicka i samma ålder. Det finns även dokumenterat att kvinnor har flottat virke i andra älvar i Sverige. Tilde Hamberg (1894-1972) var en av dem. Under några år på 1930- och 1940-talen ansvarade hon för flottningen av en viss sträcka av Nätraån i Ångermanland (Tjärnlund 2010). Lillian Eriksson från Strömsund var en annan. Hon arbetade några säsonger som flottare i Faxälven, ett biflöde till Ångermanälven, innan flottningen där avvecklades. Lillian förstod inte varför de lade ner flottningen. Enligt henne var flottningen ett fritt arbete och det bästa arbetet hon någonsin haft (Henriksson 1980). Ett fåtal av de manliga informanterna trodde att kvinnor hade arbetat vid skiljet i Böle. Detta är väldigt troligt eftersom det förekommit på andra skiljen i Sverige. Exempelvis var andelen kvinnliga sorterare mycket stor i Torneälvens skilje i Hellälä (Johansson 2007). Detta ger en antydning om att den allmänna uppfattningen om att kvinnor inte var lämpade för att flotta virke, kan förkastas. Kvinnor har gjort fulla arbetsdagar i myrslåttern (dessutom med långa opraktiska kjolar som blev tunga och blöta av att släpas i vatten och gytta) och även deltagit i timmerhuggningen (Ryd 1995), så varför skulle de inte klara av att flotta (Figur 30)?



**Figur 30.** Kvinnan har arbetat fulla arbetsdagar i myrslåttern, med långa opraktiska kjolar, så varför skulle hon inte klara av att flotta virke? Foto: Okänd. Källa: AKA, B, Ser. B, Vol. Z.

### 4.5.1. Kvinnans betydelsefulla roll som kocka

Även om det var ovanligt att kvinnor flottade virke hade de en annan viktig roll i flottningen i Piteälven under 1950- och 1960-talen. I början av den tidsperioden introducerades kocklag i flottningen och kvinnor anställdes som kockor. Utformningen av flottningens kocklag vid Piteälven har stora likheter med hur Löfdahl (2018) beskrev att skogsbrukets kocklag var organiserade i den övre delen av Norrland mellan 1930- och 1950-talen. Löfdahl (2018) skrev att kocklagen i skogsbruket bestod av en kockfar som hade ett ekonomiskt och övergripande ansvar, en kocka vars främsta uppgift var att laga mat och städa samt en hjälpkock/hjälpkocka som anställdes för att avlasta kockan om det var många man att föda. Denna uppbyggnad och ansvarsfördelning inom kocklagen var detsamma som i kocklagen i flottningen i Piteälven. I många avseenden liknar berättelserna från kockorna inom skogsbruket som Löfdahl (2018) intervjuat, de skildringarna som mina kvinnliga informanter delade med sig av från tiden som kocka i flottningen. Både kockorna från flottningen och från skogsbruket vittnade om långa arbetsdagar och begränsade matlagningsresurser. Kockorna ger även en samstämmig bild över vilka maträtter som var vanligast och hur deras boende såg ut.

Kockornas avlöningsystem i flottningen och i skogsbruket var också detsamma och lönen låg ungefär på samma nivå (Löfdahl 2018).

Att kockans arbete var betydelsefullt för flottarna bekräftades både av mina manliga informanter som hade haft en kocka och av mina kvinnliga informanter som hade arbetat som kocka. De manliga informanterna ansåg att maten som kockan serverade var vällagad och god samt att måltiderna blev lite mer omväxlande än när de tillagade maten själv. Hennes matlagning frigjorde dessutom tid till andra sysslor eller till vila för flottarna och hennes närvaro medförde även en trevligare stämning genom ett mer vårdat språk. Kockans arbete värdesattes också av flottare i andra älvar i Sverige. En flottare från Ångermanälven berättade att:

*”Det här med kocka under flottningen är prima. Det känns skönt att få komma upp på stranden och sätta sig ner och få vällagad och god mat istället för att behöva greja med maten själv, då det i regel brukar bli mest korv, fläsk och smörgås.” (Henriksson 1980).*

Samma effekter av kockans arbete beskrev Wigren-S:son & Sandström (2001) fanns i skogskojorna kring Sorsele i Västerbotten när kocklag skötte mathållningen. En jägmästare från Sorseletrakten hade uttryckt att: *”skogslivet lyftes till en högre nivå”* tack vare kockans arbetsinsats (Wigren-S:son & Sandström 2001). De kvinnliga informanterna berättade att flottarna uppskattade deras arbete som kockor och att detta bland annat uttrycktes genom respekt, gott bemötande och visad tacksamhet. Samma uppskattning gentemot kockorna fanns hos skogsarbetarna enligt Wigren-S:son & Sandström (2001) och Löfdahl (2018).

Utifrån både de manliga och kvinnliga informanternas berättelser om kockan tolkar jag det som att kockans arbetsinsats var mycket viktig. Att kockan i både flottningen och skogsbruket hade en positiv effekt på arbetarnas kost och hälsa kunde konstateras redan genom 1933 års statliga utredning (SOU 1933:38). I utredningen jämfördes hälsan och kosthållningen mellan kojlag som hade kocka och kojlag som hade individuell kosthållning. Slutsatsen från utredningen var att kockan markant hade förbättrat dieten och hälsan för arbetarna (Von Stedingk 1996).

#### **4.6. Flottningens värde för lokalbefolkningens försörjning och för samhället**

Fram till slutet av 1800-talet hade en stor del av befolkningens huvudförsörjning kommit från jordbruket (Gadd 1997). I Lappmarkerna dominerade samernas renskötsel men även där var jordbruket en viktig näring. I det tidiga industrisamhället var många av jordbrukarna småbrukare. De bedrev ett jordbruk som inte var stort nog för att försörja familjen fullt ut. Försörjningen från jordbruket räckte många gånger endast till de mest basala nödvändigheterna så som mat och kläder. För att ha en acceptabel försörjningsbas (Bäcklund 1988), för att kunna betala skatter (Ryd 1995) och för att kunna göra större investeringar (Persson 2000), var småbrukarna tvungna att även ha andra förvärvskällor. Innan mitten av 1800-talet härstammade en stor del av biinkomsterna från försäljning av kött, smör, skinn, fågel, fisk och tjära. Nya möjligheter att komplettera försörjningen från jordbruket med biförtjänster uppkom för lokalbefolkningen i Norrland i samband med industrialiseringen.

Skogsindustrins behov av råvara och av arbetskraft för att anskaffa och transportera råvaran genom flottning, gav småbrukarna större bruttoinkomster än tidigare. Dessutom lockade de nya arbetstillfällena i flottningen personer utifrån som hyrde husrum av lokalbefolkningen och som handlade förnödenheter i småbyarna, vilket ytterligare bidrog till en högre inkomst för vissa småbrukare (Mattson 2001). Detta medförde att penninghushållningen expanderade och att inköpen av konsumtionsvaror ökade, vilket sannolikt ökade den materiella levnadsstandarden för småbrukarna (Bäcklund 1988) och integrerade dem i marknadsekonomin (Törnlund & Östlund 2002). Denna typ av kombinationsförsörjning, där skogsarbete, flottning och jordbruk kombinerades, var en mycket vanlig anpassningsform i den norrländska skogsbygden under övergången från ett förindustriellt till ett industrialiserat samhälle (Bäcklund 1988).

Under den första hälften av 1900-talet var kombinationsförsörjningen fortfarande dominerande (Törnlund 2000) och några av informanterna berättade att det var så deras familj livnärde sig under deras uppväxt. Att flottningen lämpade sig så väl att kombinera med jordbruket beror på att flottningsarbetet i regel inleddes innan vårbruket påbörjades (Sörlin et al 1981). De som hade väldigt små jordbruksarealer kunde ofta delta i flottningen även under somrarna eftersom vårbruket gick relativt snabbt att genomföra. Bönder med ett större jordbruk kunde inte avvara tid till flottningen på samma sätt. En av informanterna berättade att han inte kunde arbeta hela flottningssäsongen eftersom han var tvungen att återvända hem och hjälpa till med myrslåttern. Fanns det däremot flera arbetsföra söner på gården kunde sysslorna delas upp så att någon ur familjen kunde delta i flottningen utan att jordbruket eftersattes (Lindberg 1983). Bäcklund (1988) beskriver att fram till mitten av 1900-talet fanns det fortfarande inte många andra arbeten än flottningen som kunde generera pengar till lokalbefolkningen under somrarna, vilket även ett fåtal av mina informanter berättade om.

Flottningens betydelse som inkomstkälla sjönk för lokalbefolkningen när kombinationsförsörjningen upplöstes i samband med att fler helårsarbeten började dyka upp och helt nya försörjningsmöjligheter skapades under efterkrigstiden, även i inlandet (Karlsson 2005). Delar av den arbetsföra befolkningen, främst den yngre generationen, började söka sig bort från kombinationsförsörjningen till andra yrken som ofta erbjöd en bättre lön och fastare arbetsvillkor (Törnlund 2002). Upplösningen av kombinationsförsörjningen var en anledning till den arbetskraftsbrist som uppkom under 1950-talet inom flottnings- och skogsarbetet (Karlsson 2005). Arbetskraftsbristen drev lönerna uppåt, med ökade arbetskostnader per utflottad enhet som följd. När lastbilarna började ta över virkestransporterna ökade flottningskostnaderna ytterligare på det virke som fortfarande flottades. En rationalisering krävdes och den dyra bäckflottningen började avvecklas (Törnlund 2000) i Piteälven under 1950-talet. För den del av lokalbefolkningen som fortfarande arbetade inom flottningen innebar avvecklingen av bäckflottningen att många av flottarna förlorade sin sysselsättning (Embertsén 2000). Enligt ett fåtal av informanterna medförde detta att flottarna som fick sluta blev tvungna att söka sig till andra yrken. De kostnadsfördelar som lastbilstransporterna genererade för industrierna innebar att även flottningen i huvudälven lades ned allt eftersom (Embertsén 2000) och år 1982 blev flottningsyrket efter Piteälven historia.

Det fanns de som hävdade att det nya transportsättet däremot inte var den bästa lösningen för samhället och för byarna kring Piteälven. En bygdepolitiker och riksdagsledamot från Piteå

menade att flottningen i Piteälven borde ha fortskridit med tanke på regionala- och samhällsekonomiska faktorer eftersom bygden hade en stor arbetslöshet och behövde fler arbetstillfällen i början av 1980-talet. Detta resulterade i att regeringen år 1981 inledde en utredning om flottningen i Piteälven och dess samhällsekonomiska betydelse. Slutsatsen av utredningen var att flottningen skulle avvecklas eftersom att på lång sikt blev flottningen dyrare än lastbilsalternativet. Utredningen har däremot kritiserats på många punkter (Lindberg 1983). En journalist från Tidningen Sia var också kritisk till att flottningen avvecklades. Journalisten menade att lastbilstransporterna inte var lönsammare än flottningen utan att avvecklingen endast flyttade kostnaderna från företagen till samhället (Henriksson 1980).

#### **4.7. Tankar kring metoderna som användes för insamling av källmaterial**

Intervjuer var den huvudsakliga insamlingsmetoden som användes till detta arbete och det var helt avgörande eftersom det finns väldigt lite nedtecknade berättelser och skriftlig dokumentation av flottningen i det område som studerades. Fördelen med detta tillvägagångssätt har varit att jag själv har kunnat samla in och analysera ett primärt källmaterial.

Min avsikt var att sätta intervjupersonernas berättelser och upplevelser i fokus och jag håller med Ekholm et al. (2002) om att den kvalitativa intervjumetoden passar utmärkt för det syftet. När man använder semistrukturerade intervjuer menar Garibovic & Skoog (2009) att intervjun mer kommer att likna ett samtal än en utfrågning, vilket jag även upplevde. Det ökade mest troligt trygghetskänslan hos mina informanter och bidrog till att de delgav mig mycket intressant information. All information var däremot inte alltid relevant för mitt syfte och det var en nackdel som jag upplevde med denna typ av insamlingsmetod. Intervjuerna gav inte heller kompletta svar på alla mina frågeställningar och därför valde jag att utöka källmaterialet med telefonintervjuer till vissa informanter. Telefonintervjuerna hade kanske inte varit nödvändiga om frågeformulären hade bearbetats mer och om de hade varit mer omfattande. Att använda mer omfattande och ingående frågeformulär hade däremot varit svårt att genomföra inom Ryens (2004) rekommenderade tidsram för en intervju. Ett annat alternativ hade varit att följa Ryen (2004) förslag om att intervjua ytterligare några personer för att tillföra annan information och på så vis göra källmaterialet mer komplett. Jag hade även en del svårigheter med att hitta informanter, särskilt kvinnliga, som kunde dela med sig av sina upplevelser från flottningen. En bättre marknadsföring av studien hade kanske löst det problemet. Ytterligare en svårighet som jag upplevde med denna insamlingsmetod var att det var komplicerat att dra övergripande slutsatser när informanterna gav olika svar på en del frågor eftersom de hade olika upplevelser av dessa.

Jag hade även några problem med arbetet av det historiska källmaterialet som hämtats från Pite Älvens Flottningsföreningsarkiv. Det arkivet är väldigt stort men inte katalogiserat, vilket gjorde att det var svårt att veta vilken typ av material som arkivet innehöll. Den förteckning som fanns över arkivet var gammal och efter att den hade upprättats har arkivet flyttats ett antal gånger och material försvunnit. Detta medförde att det blev komplicerat att hitta specifik information för mitt ändamål. Jag tror att arkivet kan innehålla mer material som skulle kunna vara relevant för studien men som jag inte hittat.

## **4.8. Slutsats**

Flottningen i Piteälven har inte enbart varit en viktig inkomstkälla för flottarna, utan något mycket mer än så. Generellt var flottningen ett riskfyllt och krävande yrke men det var också ett arbete som skapade starka sociala band mellan flottarna. Det var inte enbart männen som bidrog till flottningsverksamheten, kvinnans roll som kocka åt flottarna var också betydelsefull. Flottningsepoken i Piteälven är över men de avtryck som flottningen har lämnat hos flottningsarbetarna finns kvar och förhoppningsvis kan denna studie bidra till att dessa avtryck och denna skogshistoriskt viktiga verksamhet inte glöms bort.

## 5. REFERENSER

### 5.1. Litteratur

- Arpi, G. (1959). *Sveriges skogar under 100 år: en sammanfattande redogörelse över det svenska skogsbruket 1859–1959*. Stockholm: Domänverket: SV. skogsvårdsförening.
- Bäcklund, D. (1988). *I industrisamhällets utkant. Småbrukets omvandling i Lappmarken 1870-1970*. Diss. Umeå: Umeå universitet.
- Ekelund, H. (2000). Förord. I: Törnlund, E & Östlund, L. (red), *Flottning: vattendragen, arbetet, berättelserna*. Stockholm: Nordiska museets förlag, ss. 5-9
- Ekelund, H. & Hamilton, G. (2001). *Skogspolitisk historia*. Jönköping: Skogsstyrelsen (Rapport 2001:8A). Tillgänglig: <http://shop.skogsstyrelsen.se/shop/9098/art45/4646045-67b381-1695.pdf> [2018-12-13]
- Ekholm, M., Fransson, A., Ekholm, M. & Sandström, B. (2002). *Praktisk intervjuteknik*. 4. omarb. uppl. Stockholm: ePan, Norstedt.
- Embertsén, S. (2000). Från flottning till landtransport. Ett transport- och företagsekonomiskt perspektiv. I: Törnlund, E. & Östlund, L. (red), *Flottning: vattendragen, arbetet, berättelserna*. Stockholm: Nordiska museets förlag, ss. 54-63
- Falk, P. (1992). *Modern Oralities. A cultural topology of the consuming body*. Helsinki.
- Flodin, B. (1984). Flottningen i Oreälven med biflöden. I: Rydberg, S., Flodin, B., Jansson, S. & Rosander, G. (red), *Strömkarlarna: en etnologisk skildring av flottare i dalaälvsområdet*. Malung: Malungs Boktryckeri AB, ss. 43-167
- Gadd, C-J. (1997). Jordbrukets binäringar. I: Larsson, B., Morell, M. & Myrdal J. (red), *Agrarhistoria*. Stockholm: LTs förlag, ss. 229-238
- Garibovic, I. & Skoog, C-Å. (2009) *Elever i behov av särskilt stöd*. Malmö högskola. Lärarutbildningen. (C-uppsats)
- Hellstrand, G. (1980). *Flottningen i Dalälven*. Malung: Malungs Boktryckeri AB
- Henriksson, S.Å. (1980). *Flottning förr och nu: en bok om flottning och flottare efter Ångermanälven*. Bjästa: CEWE-förlaget.
- Henriksson, S.Å. (2004). *Flottning: en bok om flottning och flottare i mellersta Norrland*. Sollefteå: Sven-Åke Henriksson
- Häger, B. (2001). *Intervjuteknik*. 1. uppl. Stockholm: Liber AB.
- Jansson, S. (1984). Flottarkultur. I: Rydberg, S., Flodin, B., Jansson, S. & Rosander, G. (red), *Strömkarlarna: en etnologisk skildring av flottare i dalaälvsområdet*. Malung: Malungs Boktryckeri AB, ss. 217-247
- Jensen, M. (2015). *Interpersonell kommunikation*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Johansson, B. (2007). *Flottare med färg*. Kalix: Stigfinnaren



- Johansson, E. (1994). *Skogarnas fria söner: maskulinitet och modernitet i norrländskt skogsarbete*. Kristianstad: Kristianstads tryckeri AB.
- Johansson, M. (1999). *Forskojan - en berättelse om skogshuggarlivet vid Variisån*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för skoglig vegetationsekologi och Institutionen för skogsskötsel (Skogshistoriska essäer - skrivna av elever på kursen "Skogens och skogsbrukets historia")
- Jordbruksverket (1934). *Betänkande med förslag till lag om virkesmätning m.m.* Stockholm: Isaac Marcus Boktryckeri. (Statens offentliga utredningar 1934:32)
- Karlsson, S. (2005). *Flottning i Pite älv 1950-1970: Arbetskraft, produktivitet och utveckling*. Luleå Tekniska Universitet. Institutionen för Industriell ekonomi och samhällsvetenskap. (C-uppsats i historia 2005:013)
- Kinnman, G. (1949). *Kompendium i flottlesbyggnad och flottning*. Stockholm: Skogshögskolans kompendiumkommitté
- Lindberg, E. (1983). *Flottning i Pite Älv, sysselsättning som för försvann*. Uppsala Universitet. Samhällsvetenskapliga programmet (C-uppsats 1983).
- Lunden, B. (1986). *Flottningen på Klarälven*. Karlstad: VF-tryck.
- Löfdahl, A. (2018). *"De var så glada och åt allt vi satte fram" – En studie om skogsarbetarkockan och hennes liv i kojan*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för skogens ekologi och skötsel. Jägmästarprogrammet (Arbetsrapport 2018: 490)
- Mattson, T. (2001). *Flottning i Vindelälven*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för skoglig vegetationsekologi och Institutionen för skogsskötsel (Skogshistoriska essäer - skrivna av elever på kursen "Skogens och skogsbrukets historia")
- McCracken, G.D. (1988). *The Long Interview*. Newbury Park: Sage.
- Nordquist, M. (1959). *Flottleder och flottning*. Stockholm: Ivar Häggströms Boktryckeri AB
- Olls, B. (1981). *Flottaren*. Uddevalla: Risbergs Tryckeri AB
- Patel, R. & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 4:1 uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Persson, B. (2000). Flottning och lokalsamhället. I: Törnlund, E & Östlund, L. (red), *Flottning: vattendragen, arbetet, berättelserna*. Stockholm: Nordiska museets förlag, ss. 107-128
- Rosander, G. (1984). Efterskrift: Bokens tillkomst. I: Rydberg, S., Flodin, B., Jansson, S. & Rosander, G. (red), *Strömkarlarna: en etnologisk skildring av flottare i dalaälvsområdet*. Malung: Malungs Boktryckeri AB, ss. 247-251
- Roslund-Forenius, Y. (2006). *Ångermanälvens flottning & bäckflottningen i Kvarnån*. Härnösand: Industrisamhällets kulturarv i Västernorrland.
- Ryd, L. (1995). *Kvinnor i väglöst land*. Värnamo: Fälths Tryckeri AB
- Ryen, A. (2004). *Kvalitativ intervju*. 1:1 uppl. Malmö: Liber AB.

Stenberg, J. (2004). *Utvecklingen av Pite älvdals skogsresurs: Folket, älven, skogen. Från 1870 till idag*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för skogsskötsel, Institutionen för skoglig vegetationsekologi (Skogshistoriska essäer: skrivna av elever på kursen "Skogens och skogsbrukets historia")

Svenska skogs- och flottningsarbetarförbundet. (1948). *Skogsarbetarrörelsen - dokument belysande dess bakgrund, tillkomst och verksamhet*. Stockholm: Nordisk Rotogravyr

Sörlin, S. Edlund, L-E. & Rasch, E. (1981). *Flottning*. Umeå: Västerbottens läns hembygdsförening.

Tjärnlund, N.J. (2010). Flottarna fick fart på exporten: Timmerflottning. *Populärhistoria*, 6 juli.

Trost, J. (2010). *Kvalitativa intervjuer*. 4:1. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.

Törnlund, E. (2000). Flottningen under efterkrigstiden. Om arbetskraft, rationalisering och avveckling. I: Törnlund, E & Östlund, L. (red), *Flottning: vattendragen, arbetet, berättelserna*. Stockholm: Nordiska museets förlag, ss. 32-54

Törnlund, E. (2002). *Flottningen dör aldrig: Bäckflottningens avveckling efter Ume- och Vindelälven 1945-70*. Diss. Umeå: Umeå Universitet.

Törnlund, E. & Östlund, L. (2002). Floating Timber in Northern Sweden: The Construction of Floatways and Transformation of Rivers. *Environment and History*, vol. 8, ss. 85-106.

Von Stedingk, H. (1996). *Kockan i skogskojan*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för skoglig vegetationsekologi och Institutionen för skogsskötsel (Skogshistoriska essäer - skrivna av elever på kursen "Skogens och skogsbrukets historia")

Världsnaturfonden (2007). *Piteälven – ett vattenlandskap* [Broschyr]. Solna: Världsnaturfonden. Tillgänglig: <https://www.wwf.se/source.php/1160925/Pite%E4lven%20-%20ett%20vattenlandskap.pdf> [2018-12-11]

Wigren-S:son, C & Sandström, H. (2001). *Skogen vi ärvde: Sorsele övre allmänningsskog*. Skellefteå: Ord & Visor Förlag

Winberg, I. (1944). *Flottningen i Sveriges allmänna flottleder fram till omkring år 1935*. Stockholm: Stockholms Bokindustri AB

Wäliwaara, A-G., Olsson, A., Olsson, A-K., Vnuk, B. & Häggström, K. (1988). *Timmerflottning, så gick det till*. Högskolan i Luleå. Förskolläro- och fritidspedagogutbildningen. (Projektarbete i samläsningskurs 23)

Öhman, A. (1987). *Nyttjandet av Piteälven*. Gräv där du står Vidsel-Bredsel och Arbetarnas bildningsförbund (red.) *Nybyggarna runt Storforsen: en studie av kolonisationsförloppet i delar av Pite älvdal*. Kap 4.3. Älvsbyn: ABF.

## **5.2. Opublicerat material**

### **5.2.1. Offentliga arkiv**

Folkrörelsernas arkiv Norrbotten (FAN)

Piteälvens flottningsförening (PF)

Serie A; Yttranden, utlåtanden, förslag, utredningar

Volym R; 1962 Utredning ang. ny distriktsindelning

Volym S; Pite älvs allmänna flottleder år 1963

Serie B; Flygfoton

Volym T; Flygfoto över utlagda bommar

Serie C; Diverse

Volym U; Kojförsäljning. Debiteringsbesked.

Serie D; Årsberättelser

Volym V; Från år 1942 till år 1945

Volym X; Från år 1946 till år 1949

Volym Y; Från år 1950 till år 1955

Serie E; Larmlistor

Volym Z; Virkesmärken

Arvidsjaurs kommuns arkiv (AKA)

Bilder (B)

Serie A; Flottning

Volym X; Isväg på 1940-1950-talen

Volym Y; Tumning av timer

Serie B; Jordbruk

Volym Z; Kvinna i myrslåtter

### **5.2.2. Privata arkiv**

Dick Öhman, Visträsk (DÖV)

Data över den trafikerade längden flottleder i Piteälven

Data över flottade virkesvolymen i Piteälven

Kollektivavtal

Roger Öhman, Älvsbyn (RÖÄ)

### 5.3. Intervjuer

Före detta flottare

Arne Bergh, Arvidsjaur. Intervjuad den 12e september 2018  
Dick Öhman, Visträsk. Intervjuad den 21a september 2018  
Karl-Erik Burman, Arvidsjaur. Intervjuad den 10e oktober 2018  
Kent Larsson, Arvidsjaur. Intervjuad den 18e september 2018  
Mats Renberg, Renträsk. Intervjuad den 27e september 2018  
Mauritz Larsson, Akkajaur. Intervjuad den 11e september 2018  
Nils Johansson, Arvidsjaur. Intervjuad den 1a oktober 2018  
Roger Sjögren, Arvidsjaur. Intervjuad den 26e oktober 2018  
Roger Öhman, Älvsbyn. Intervjuad den 21a september 2018  
Rune Karlsson, Varjisträsk. Intervjuad den 11e september 2018  
Sture Boman, Moskosel. Intervjuad den 10e oktober 2018

Före detta flottningsinspektör

Stig Brännvall, Harads. Intervjuad den 17e september 2018

Före detta kockor

Anita Karlsson, Avaträsk. Intervjuad den 25e oktober 2018  
Anonym kvinna, Arvidsjaur kommun. Intervjuad den 25e september 2018  
Irma Johansson, Älvsbyn. Intervjuad den 25e oktober 2018

Alla inspelade och transkriberade intervjuer innehas av Linda Norén.

### 5.4. Officiella tryck

Statens Offentliga Utredningar (SOU)

SOU 1933:38 Kungl. Socialstyrelsens utredning och förslag rörande förbättrande av skogs- och flottningsarbetarnas provianterings- och matlagningsförhållanden under vistelsen i skogarna samt Kungl. Medicinalstyrelsens undersökning rörande de dietiska och hygieniska förhållandenas inverkan på skogsarbetarnas hälsotillstånd.

Socialdepartementet. Stockholm. SOU 1949:19 1945 års skogshärbärgesutrednings betänkande. Del II. Utredning medförslag till lagstiftning rörande tillfälliga bostäder vid skogs- och flottnings- m. fl. arbeten.

## **5.5. Filmer**

*Flottning i Piteälven*. (1983). [DVD]. Piteå: Piteå Flottningsförening och Norrbottens Museum.

## **5.6. Utställningar**

Flottningsutställning av Valton Öhlund. Böle, Piteå Kommun. Besökt den 3e december 2018.

## 6. BILAGOR

### 6.1. Bilaga 1

#### Frågeformulär till männen som har arbetat i flottningen

Namn:

Ålder:

Adress:

#### **Generella frågor**

1. Kan du berätta lite om dig själv?
  - a. Var växte du upp?
  - b. Hur stor var din familj?
  - c. Vad arbetade dina föräldrar med?
2. Mellan vilka år arbetade du i flottningen?
3. Vilket område flottade du på?
  - a. Var det samma område varje år?
4. Hur hamnade du i flottningen?
  - a. Hur gammal var du när du började med flottningen?
5. Vem lärde dig att flotta?
  - a. Hur gick det till?
6. Hur var flottningen organiserad?
  - a. Hur många var ni i ditt flottarlag?
  - b. Hur var åldersfördelningen i flottarlaget?
  - c. Upplevde du att det fanns en social rangordning inom flottarlaget?
7. Vilka arbetsuppgifter har du haft?
  - a. Hur fördelades arbetsuppgifterna mellan personer i olika åldrar och med olika erfarenhet?
8. Hur såg en flottarsäsong ut?
  - a. När började och när slutade den?
  - b. Gjordes några förberedelser inför flottarsäsongen, vad?
  - c. Gjordes något efterarbete när flottarsäsongen var slut, vad?
  - d. Var det något avbrott i säsongen, i så fall varför?
  - e. Vad arbetade du med resten av året?

#### **Arbetsförhållanden**

9. Hur bodde du under flottarsäsongen?

- a. Hur såg det ut där?
- b. Hur var det att bo så?
- c. Hur var miljön där du bodde?
- d. Hur ofta kunde du fara hem?
- e. Hur tog du dig hem?

10. Hur många dagar i veckan arbetade ni med flottningen?

11. Hur många timmar flottade ni per dag?

12. Vad hade du för lön?

- a. Hur var lönen jämfört med andra yrken?

13. Hur ofta hade ni mat/fikapauser?

- a. Hade ni gemensam mat eller hade alla med sig eget?
- b. Vad var den vanligaste maträtten?
- c. Vem var ansvarig för att laga maten?
- d. Hur länge varade matpauserna?
- e. Hur transporterades maten till er?

14. Hur var säkerheten inom flottningen?

- a. Fanns det arbetsuppgifter som var mer riskfyllda än andra, i så fall vilka?
- b. Var det någon som upplyste er om hur ni skulle arbeta för att undvika skador/olyckor?
- c. Hur ofta uppkom olyckor?
- d. Har du eller någon du kände varit med om någon olycka?
- e. Arbetade ni på något annat sätt efter en olycka för att undvika att de skulle hända igen, i så fall hur?

## **Upplevelser**

15. Vad var det roligaste med flottningen?

16. Vad var det mest krävande med flottningen?

## **Sociala frågor**

17. Hur var sammanhållningen i flottarlaget?

18. Hur var den generella stämningen?

- a. Fanns det någon speciell jargong, hur märktes det?

19. Respekterade alla varandras åsikter, hur märktes det?

20. Arbetade ni som ett lag eller var det alltid någon som skulle styra över de andra?

21. Hur lättades stämningen upp i flottarlaget?



a. Förekom några små hyss, i så fall vad?

22. Hur var din relation till dina flottarkamrater efter du slutat i flottningen?

a. Har du kontakt med någon idag?

### **Kvinnor**

23. Fanns det någon kvinna med i eller kring ditt/andra flottarlag?

a. Vet du var hon heter/hette?

b. Vad var i så fall hennes arbetsuppgift?

24. Hur många som du känner till hittade sin livskamrat genom flottningen?

### **Avslutande frågor**

25. Hur skulle du säga att flottningen har påverkat ditt liv?

a. Hur har du haft nytta av de erfarenheter och lärdomar som du fått genom flottningen i ditt liv?

26. Har du något starkt minne från flottningen som du skulle vilja dela med dig av och som vi inte har berört?

27. Känner du någon annan som har varit med och flottat i Piteälven?

## 6.2. Bilaga 2

### Frågeformulär till kvinnorna som har arbetat som kocka

Namn:

Ålder:

Adress:

#### **Generella frågor**

1. Kan du berätta lite om dig själv?
  - a. Var växte du upp?
  - b. Hur stor var din familj?
  - c. Vad arbetade dina föräldrar med?
2. Mellan vilka år arbetade du som kocka?
3. Hur gammal var du när du började kocka?
4. På vilket/vilka ställen var du kocka?
  - a. Följde du med samma flottarlag hela tiden eller bytte du flottarlag?
5. Hur kommer det sig att du blev kocka?
  - a. Vem var du anställd åt?
6. Vem lärde dig att kocka?
7. Hur lång var kockasäsongen, när började och slutade du?
8. Vad var dina arbetsuppgifter?
9. Hade du någon som hjälpte dig att laga maten, vad var i så fall hens arbetsuppgifter?
10. Hur sköttes mathållningen innan det du kockade åt dem?

#### **Arbetsförhållanden**

11. Hur många dagar i veckan arbetade du?
12. Hur många timmar arbetade du per dag?
13. Hur många gånger per dag skulle flottarna ha mat?
14. Hur många lagade du mat åt?
15. Hur betalade flottarna för maten?
  - a. Vem hade hand om betalningen?

16. Var lagade du maten?
17. Vad hade du för utrustning/redskap?
  - a. Vem ägde utrustningen/redskapen?
18. Vem bestämde vad som skulle tillagas?
  - a. Vilken var den vanligaste maträtten du lagade?
  - b. Var det stor variation?
19. Hur fick du tag på råvarorna?
  - a. Hur ofta gjordes inköpen?
  - b. Vem betalade för inköpen?
20. När hade du matraster?
  - a. Vad åt du då?
  - b. Hur länge varade rasterna?
21. Hur fick du tag på ved och vatten?
22. Hur bodde du medan du kockade?
  - a. Hur såg det ut där?
  - b. Hur var det att bo så?
  - c. Hur ofta kunde du åka hem?
23. Vad hade du för lön?

### **Upplevelser**

24. Vad var det roligaste med att vara kocka?
25. Vad var det mest krävande med att vara kocka?
26. Hur blev du bemött av flottarna?
27. Uppskattade flottarna ditt arbete, i så fall hur märktes det?
  - a. Om de inte uppskattade ditt arbete, hur märktes det?
28. Tror du hellre att de skulle ha velat laga sin mat själv?
29. Hur var det att vara ensam kvinna bland männen?
  - a. Blev du respekterad?
  - b. Händes det att du kände dig utsatt, hur hanterade du det?

### **Tankar om flottarna och flottningen**

30. Hur skulle du beskriva personerna som var med och flottade?

31. Hur upplevde du stämningen var i flottarlaget?

32. Hur uppfattade du att flottarna hade det?

### **Avslutande frågor**

33. Har du något starkt minne från tiden som kocka som du skulle vilja dela med dig av och som vi inte har berört?

34. Känner du någon annan som har varit kocka/kockfar i Piteälven?

## SENASTE UTGIVNA NUMMER

- 2017:5      Författare: Maria Jakobsson  
Naturlig föryngring efter brand – Fyra trädarters etablering i relation till mikromiljö och spridningsavstånd på Salabrännan
- 2017:6      Författare: Erik Sköld  
Lönsamhet vid fröträdsavverkningar på torvmark i östra Småland
- 2017:7      Författare: Anna Bergqvist  
Skogsbrukets brandskötsel. En intervju-undersökning utförd i Västerbotten år 2006
- 2018:1      Författare: Gustav Nord  
Tillväxteffekter för tall 33 år efter konventionell gallring och gödsling
- 2018:2      Författare: Felicia Dahlgren Lidman  
The Nitrogen fixation by cyanobacteria associated to feathermosses  
- A comparison between Scots pine and Norway spruce stands
- 2018:3      Författare: Hanna Glöd  
Forest drainage effects on tree growth in Northern Sweden. – Developing guidelines for ditch network maintenance
- 2018:4      Författare: Anna Jonsson  
How are riparian buffer zones around Swedish headwaters implemented? – A case study
- 2018:5      Författare: Martin Hederskog  
Är uteblivna bränder i skogslandskapet en bidragande orsak till igenväxning av myrmarker?
- 2018:6      Författare: Gustav Stål  
Carbon budgets in northern Swedish forests, 1800-2013
- 2018:7      Författare: Johan Gotthardsson  
Faktorer som påverkar antalet ungskogsröjningar i tallbestånd
- 2018:8      Författare: Rasmus Behrenfeldt  
Vindens inverkan på höjdtillväxten i ett tallbestånd (*Pinus sylvestris*) längs en sluttning
- 2018:9      Författare: Erik Sundström  
Brandhårdhetens påverkan på knäckesjukans omfattning på brandfältet i Sala
- 2018:10     Författare: Jenny Dahl  
How is soil carbon stock in old-growth boreal forests affected by management?
- 2018:11     Författare: Johannes Larson  
Know the flow – spatial and temporal variation of DOC exports and the importance of monitoring site specific discharge
- 2018:12     Författare: Sanna Nilsson  
Hur tidpunkten för och samordningen av föryngringsåtgärder påverkar föryngringsresultatet och konkurrenstrycket i plantskogen
- 2019:1      Författare: Lina Arnesson Ceder  
Skogshistoria kommer upp till ytan – en akvatisk inventering efter samiskt påverkad död ved i tjärnar kring Mattaur-älven